

**UNIVERSIDAD MICHOACANA DE SAN NICOLAS DE HIDALGO**  
**INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTORICAS**

*Los caminos de tierra adentro del suroeste novohispano  
y el comercio de la Nao de China en el siglo XVI*

**TESIS**

**PARA OBTENER EL GRADO DE:**  
**MAESTRIA EN HISTORIA DE MEXICO**

**PRESENTA:**

**Lic. en H. Edurné Farías Escalera**

**ASESORA:**

**Dra. Lourdes de Ita Rubio**

**Morelia Michoacán, verano 2007**



*Marco Polo describe un puente, piedra por piedra.*

*-Pero, ¿cuál es la piedra que sostiene al puente? Pregunta Kublai Jan.*

*- El puente no está sostenido por esta piedra o aquella*

*-responde Marco-, sino por la línea del arco que ellas forman.*

*Kublai permanece silencioso, reflexionando. Después añade:*

*-¿Por qué me hablas de las piedras? Lo que me interesa es el arco.*

*Polo responde: -sin piedras no hay arco.*

*Italo Calvino, Las Ciudades Invisibles*

*Para Leo con todo mi amor*

## **INDICE**

### **Indice de**

<b>Ilustraciones.....</b>	<b>p.7</b>
<b>Indice de Mapas.....</b>	<b>p.8</b>
<b>Agradecimientos.....</b>	<b>p.9</b>
<b>Introducción.....</b>	<b>p.11</b>

### **CAPITULO PRIMERO**

#### **LA IMPORTANCIA DE LA NAO DE CHINA EN EL COMERCIO TRASOCEANICO**

1.1 Los primeros viajes españoles al sureste de Asia.....	p.37
1.2 El monopolio español y el sistema de puertos únicos en las colonias americanas.....	p.59

### **CAPITULO SEGUNDO**

#### **ACAPULCO Y LA NAO DE CHINA**

2.1 La apertura de Acapulco al comercio traspacífico.....	p.78
2.2 El camino de Acapulco- Ciudad de México.....	p.91
2.3 Las características del tráfico y los productos transportados.....	p.105

### **CAPITULO TERCERO**

#### **GEOGRAFIA Y CAMINOS DE TIERRA ADENTRO DEL SUROESTE NOVOHISPANO**

3.1 La ruta de aviso de la llegada del Galeón: de Navidad a la Ciudad de México.....	p.123
3.2 Los caminos de penetración de la costa del suroeste novohispano.....	p.135
3.3 Navidad - Ciudad de México.....	p.136

3.4 El camino de Colima.....	p.143
3.5 De la costa a la tierra fría: Camino de Zacatula a Pátzcuaro.....	p.159
3.6 Camino de la Costa.....	p.172
3.7 Entrada por Zihuatanejo.....	p.180

## **CAPITULO CUARTO**

### **PATZCUARO COMO ENCLAVE COMERCIAL Y CRUCE DE CAMINOS DEL SUROESTE NOVOHISPANO**

4.1 Los caminos que atraviesan por Pátzcuaro.....	p.188
4.2 Caminos prehispánicos.....	p.194
4.3 Organización del espacio colonial.....	p.204
4.4 Características orohidrográficas.....	p.206
4.5 Pátzcuaro colonial.....	p.208

<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>p.244</b>
--------------------------	--------------

### **FUENTES CONSULTADAS**

Fuentes archivo.....	p.249
Documentos Impresos.....	p.249
Hemerografía.....	p.250
Bibliografía.....	p.254

## INDICE DE ILUSTRACIONES

1) Fray Andrés Urdaneta.....	p. 13
2) Pochtecas en Códice Florentino.....	p. 15
3).- Timbre Urdaneta.....	p. 36
4) Marco Polo.....	p. 38
5) Ilustración del Millón.....	p. 42
6).- Mapa de Waldsemüller.....	p. 42
7).- Detalle Mapa Waldsemüller.....	p. 42
8).- Hernán Cortés.....	p. 47
9).- Mapa Ortelius 1601.....	p. 63
10).- Bahía y ciudad de Acapulco (México). Nicolás Cardona. 1632. ....	p. 70
11).- Puertos s. XVI.....	p. 83
12).- El Rey Felipe II.....	p. 89
13).- Porcelana china siglos XVI- XVII.....	p. 108
14).- Comercio entre el virreinato de Perú y la Nueva España.....	p. 115
15).- "El Cairo" en Pátzcuaro.....	p. 133
16) Cocotero Filipino.....	p. 148

## INDICE DE MAPAS

- 1).- Camino de Navidad a México.....p. 137
- 2).- Camino de Cuytlán a México.....p. 143
- 3).- Camino de Zacatula a Pátzcuaro.....p. 163
- 4).- Camino de Zihuatanejo a Pátzcuaro.....p. 181

## AGRADECIMIENTOS

En estos años han sido muchas las personas e instituciones que han contribuido y aportado a este proyecto. Primeramente quisiera agradecer al Instituto de Investigaciones Históricas de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo por ser la institución que me ha formado como profesionista y como ser humano.

Fundamentalmente quiero dar las gracias a la Dra. Lourdes de Ita quien además de ser mi asesora y mi maestra ha sido una de las mujeres que más enseñanzas me ha dejado de la vida y me ha gratificado con la nobleza de su amistad y su inagotable conocimiento, paciencia y querer.

Esta investigación es posible gracias a la participación y apoyo de investigadores que con sus ideas y conocimientos me ayudaron a construir un mejor trabajo. Agradezco a la Dra. Carmen Yuste, quien muy amablemente me asesoró y orientó cuando iniciaba con mi proyecto de investigación, a mi maestro Gabriel Silva quien me acercó a Pátzcuaro con sus generosos conocimientos, al Maestro Juvenal Jaramillo por su participación en los seminarios de investigación que me sirvieron mucho y al Dr. Gerardo Sánchez por prestarme siempre sus libros. Doy las gracias también a la Dra. Guillermina del Valle, a Ofelia Mendoza y a Laura Solís por aceptar leer de este trabajo y por ser mujeres a las que admiro mucho.

Dedico este trabajo a mis maestros de la maestría los cuales han sido figuras importantes en mi formación, a Gerardo Sánchez, Gabriel Silva Mandujano, Martín

Pérez Acevedo, Francisco Dosil, Dení Trejo, Moisés Guzmán y Lisette Rivera Reynaldos.

A mi familia por su infinito amor. A mi papá por ser mi ejemplo como maestro y como profesionalista, a mi mamá por su amor y por sus consejos, a mis hermanas Andrea y Natalia y a Pablo por ser mi felicidad favorita. A la Viva por simplemente creer, aunque tiemble. A Sacha y a Gala por ser mis compañeras en las tardes y noches de trabajo.

Estoy en deuda eterna con mis amigos Rafael Flores y José Manuel, a quienes también en cierto modo este trabajo les pertenece. A mis amigos Rebeca, Pity, Carlos Nieves, Tania, Adrián, Beto, que me premian con su lealtad, su confianza pero sobre todo su eterna alegría.

A la Maestra Dalia Coria con todo mi respeto y cariño.

Para mis alumnos quienes todos los días me enseñan a ser una mejor persona.

A la memoria de Urdaneta por ser quien hizo posible el sueño que fue China.

A Hernando de Castañeda por aparecer justo cuando creí que no encontraría el documento que comprobara mi hipótesis sobre Pátzcuaro.

A Pátzcuaro por ser la ciudad en la que nació mi mamá y por quien me inspiré en este trabajo.

## INTRODUCCION

La conquista y colonización de América se realizó paulatinamente a lo largo de muchas décadas, durante las cuales, se fueron estableciendo ciudades y fundaciones, rutas de comercio y de comunicación, y puertos, que eran el nexo con otras regiones, cercanas y distantes, y con la metrópoli española, allende el Atlántico.

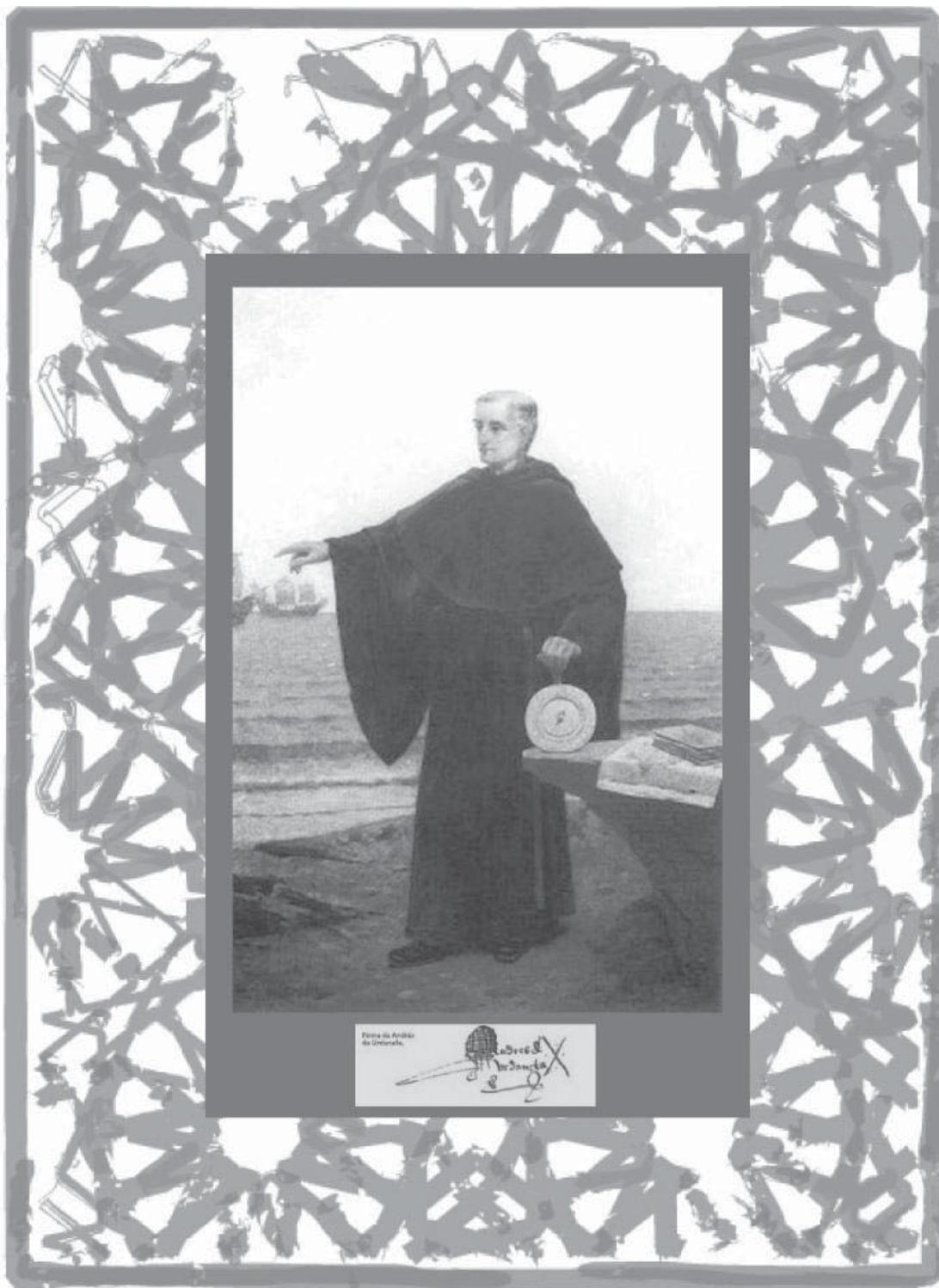
Es importante contextualizar el entramado de redes políticas que en ese momento propiciaron la aventura, la serie de coincidencias y circunstancias históricas irrepetibles que abrieron la coyuntura para que unas mentes visionarias arrancaran rumbo a lo desconocido con una corazonada impetuosa.

La exploración y reconocimiento del Océano Pacífico jugó un papel determinante en el periodo colonial. Durante el siglo XVI, desde los viajes de los portugueses Vasco de Gama y Fernando de Magallanes, hasta los de los guipuzcoanos Miguel López de Legazpi y Andrés de Urdaneta, se registrarían las características de este enorme Océano para considerarlas en viajes sucesivos. Cuando valiéndose de los vientos Contralisios del Pacífico norte Urdaneta encontró la ruta del tornaviaje de Filipinas a la Nueva España, marcó el camino que durante siglos recorrerían las Naos y galeones entre Acapulco y el sureste asiático, proporcionando un intercambio comercial y cultural extraordinario entre dos regiones lejanas y distintas.

El establecimiento de la ruta Filipinas- Acapulco- México - Veracruz- Sevilla es quizá el principio de lo que hoy llamamos "globalización" porque enlazó a tres continentes y abarcó en su travesía, más de medio planeta.

La epopeya del fraile Andrés de Urdaneta se ha visto un poco opacada por la de otros exploradores mucho más conocidos como Colón, Magallanes y Vasco da Gamma, que con el descubrimiento de América, la ruta de una vuelta completa al mundo y el enlace de Europa- Africa- Asia respectivamente, lograron hazañas espectaculares. Sin embargo, a nivel histórico y en sus repercusiones sociales, comerciales y culturales, la proeza de Urdaneta y sus colaboradores tiene méritos de la misma altura que la de otros expedicionarios. El logro necio y apasionado de Urdaneta, fue el que posibilitó el sueño, el famoso sueño de obtener los productos asiáticos a través de una amplia travesía que por sí misma tiene dimensiones mundiales y no sólo contribuyó a la riqueza española sino también a un posterior planeta bien comunicado.

Este trabajo los invita en parte a pensar las cosas desde la perspectiva y la circunstancia histórica de los personajes; primero, los protagónicos: la fantasía de un monarca español para "*conquistar el mundo*", la decisión visionaria de Urdaneta para aferrarse a una intuición necia para insistir que navegando al norte podía encontrar el cauce natural de las corrientes marinas y establecer el viaje de "tornavuelta". Las intrigas palaciegas entre Jofre de Loaisa y Sebastián Elcano en los primeros intentos



1) Fray Andrés Urdueta 1893. Óleo sobre lienzo. 119 x 79 cm.  
Autor: Pedro Alejandrino Irureta Artola  
<http://pintura.aut.org/SearchProducto?Produnum=124582>

exploratorios; la soberbia de Hernán Cortés por adjudicarse otra conquista que no pudo llevar a cabo; la frustración de Alvaro Saavedra de no poder encontrar la ruta de regreso y que incluso murió en el intento.

Tenemos que imaginar las tremendas presiones que se daban en los círculos de poder en un momento histórico en el que tanto España como Portugal, Inglaterra y Holanda buscaban quedarse con la mejor rebanada del pastel mundial a como diera lugar: con audacia épica, con sabiduría marinera, con piratas, con trampas, con muerte.

Reflexionemos también la travesía desde los ojos de los personajes secundarios y desconocidos: los marineros y grumetes de los galeones, sarta de aventureros, prófugos de la justicia, medio perdidos en el mar real y en el mar de la incertidumbre, que al avistar tierra lograban recompensa, perdón y reconocimiento. La fauna humana de Acapulco, ciudad despoblada que una vez al año se convertía en un hormiguero de héroes, aventureros, contrabandistas, borrachos, jugadores, esclavos negros, ladrones, comerciantes, pordioseros, etc., carnaval de negocios y pasiones encontradas.

Pensemos en los tamemes y arrieros, campesinos que obligaban a dejar sus tierras y su familia para transitar territorios de miedo, cargando en su espalda pesadas o delicadas mercancías que nunca serían suyas, subiendo barrancos pedregosos entre víboras y alacranes, cruzando ríos donde muchos murieron ahogados o devorados por los caimanes, héroes anónimos de una gloria ajena.



2) Pochtecas caminan por una vereda indicada por huellas de pies. Códice Florentino.  
[http://www2.ac-toulouse.fr/lyc-bellevue-toulouse/calendriers/azteques/moduleA/texte\\_transpor.htm](http://www2.ac-toulouse.fr/lyc-bellevue-toulouse/calendriers/azteques/moduleA/texte_transpor.htm)

Imaginemos la alegría del desembarco, el carnaval que desataban los negocios fructíferos, la diversidad deslumbrante y fantástica de mercaderías exóticas ante los ojos ignorantes de los nativos, en las damas elegantes de la Ciudad de México y de Sevilla que podían vestir elegantes sedas chinas y comer en vajillas maravillosas en sus casas adornadas con biombos y tocadores que atravesaron el océano más grande

del mundo, todo esto con el aplomo y seguridad que estas riquezas materiales producían para los españoles y criollos que estas tierras habitaban.

Pensemos en los artesanos que con manos mágicas pudieron entender una estética exótica, lejana, y que supieron adaptarla a su imaginación para nutrir un arte local, una cultura visual propia influenciada del arte oriental.

Dramas, pasiones, audacia heroica, revanchas traicioneras, amores, desgracias, sueños realizados. El corazón humano puesto en la epopeya de la Nao.

## **PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA, ESTADO DE LA CUESTION Y MARCO DE REFERENCIA.**

La Nao de China, en su ir y venir entre Acapulco y Manila, definirá también ciertas rutas de tierra adentro que serán un vínculo entre distintos lugares del occidente del virreinato, rutas que no han sido propiamente revisadas en relación a un evento periódico tan importante como la llegada anual del galeón. En esta tesis encontramos que varios productos relacionados con el codiciado comercio oriental se introducirían por los caminos que iniciaban en la costa sud-occidental novohispana y terminaban en lugares distantes del interior. Los caminos de tierra adentro se irían definiendo al buscar los atajos y senderos más simples, las rutas con menores pendientes, y las menos peligrosas para comunicarse de una región a otra.

Por ello creemos que esta investigación rebasa obligadamente los términos históricos y cronológicos para darnos enriquecida, una visión de la geografía. Es muy

emocionante imaginar la cantidad de escenarios geográficos de la travesía. Si pensamos en su transcurso vemos que partir desde las islas Filipinas para atravesar el océano más grande del mundo, adivinando sus corrientes, capoteando tempestades para luego bordear el territorio insólito que representó la costa mexicana, con una flora y fauna desconocida; llegar a Acapulco y luego imaginar la variada cantidad de paisajes y escenarios terrestres: la depresión del Balsas con su calor infernal y casi despoblada, los barrancos pedregosos y sus alimañas, los ríos caudalosos sin puentes e infestados de caimanes y luego ir subiendo por la cordillera al territorio templado y exuberante de los bosques con una fauna amable y frutas deliciosas para que después se abra ante nuestros ojos, el lago de Pátzcuaro.

En este contexto, nos pareció fundamental reconocer los principales aspectos geográficos de la región centro-occidente, como la orografía, y la hidrografía, así como proponer las rutas que muy probablemente se recorrieron en la introducción de mercancías chinas, porque si bien en este singular comercio el camino Acapulco-Ciudad de México sería el más frecuentemente transitado, es de pensarse que al ir costeando la Nao desde las inmediaciones de Cabo Mendocino (en la actual costa de California) hasta Barra de Navidad y de ahí hasta Acapulco, en varios puntos debió darse una entrada, no siempre registrada ni regulada, de gente y productos.

Fue muy importante para este trabajo, la investigación de las rutas alternas e "ilegales" donde se contrabandearon las mercancías porque transformaron la vida de

toda una región, además de que no debemos olvidar todas las dificultades monumentales que implicaron estas rutas alternas.

La integración, en la Nueva España, del territorio costero a la economía española durante los primeros dos siglos de colonización, siguió la tendencia de escoger un puerto único en la costa del Golfo de México para el transporte de mercancías con Europa y un puerto único en el Pacífico para el comercio con Filipinas.

El concepto de sistema de puertos únicos en la economía novohispana de los Habsburgo, ha sido desarrollado por varios autores. Este consiste en el reconocimiento de diversas ordenanzas en las que se prohibió el comercio transoceánico e incluso intrarregional, a no ser por aquellos puertos autorizados por la corona para tal fin. En el caso de la Nueva España, los puertos por antonomasia serían Veracruz, en el Golfo de México-Atlántico y Acapulco, a partir de 1565, para el comercio transpacífico.

La mayoría de los estudios que actualmente existen sobre el comercio transpacífico, tratan el papel protagónico que la Nao de China jugó en la ruta comercial intercontinental, pero son pocos los trabajos que consideran su papel en el comercio y la organización del espacio regional novohispano.

La nao de China ha sido objeto de interés y análisis de muchos estudiosos tanto mexicanos como extranjeros. Las visiones que de este tema se desprenden son muy distintas pues aunque unas parezcan bastante generales, casi siempre cada fuente

secundaria tuvo su particularidad. De una manera amplia podemos asegurar que la bibliografía es vasta.

Lo que representó la Nao de China en la historia mexicana no lo podemos simplificar a un hecho anual que llevaba y traía mercancías, pues fue un proceso bastante complejo y de una duración bastante prolongada. Para el periodo y enfoque de esta investigación, que corresponde a la etapa inicial del tráfico comercial de la Nao y a la influencia que ésta tuvo en una región específica a finales del siglo XVI, las fuentes fueron muy variadas, desde las que atienden el tráfico comercial que representó la Nao de China en sus casi tres siglos de existencia. Están también las perspectivas que tratan solamente su importancia para el Pacífico, otras para México, otras para el continente asiático. Están además las investigaciones que se refieren a la herencia cultural que dejó la comunicación entre Filipinas y México. Del mismo modo los estudios que se concretan al tráfico de mercancías muy específicas, o de periodos muy definidos.

Esta investigación propone diversos lineamientos, por ello es importante definir la historiografía que fue más importante para cada uno de ellos.

Dentro de la historiografía que nos fue útil para el caso específicamente de Acapulco están los trabajos de diversos historiadores que en distintas épocas trataron el desarrollo histórico y evolución sobre el puerto. Una de las principales obras que se

han hecho sobre Acapulco, es la obra de Vito Alessio Robles.<sup>1</sup> En ella encontramos en forma cronológica y temática los hechos más significativos de toda la historia del puerto. De hecho él mismo se ha hecho llamar “el descubridor moderno de Acapulco”, porque fue el primero en hacer este tipo de historia.

Una obra posterior importante sobre el desarrollo histórico de Acapulco es la obra de Tomás Oteiza Iriarte<sup>2</sup> titulada “Acapulco, la Ciudad de las Naos de Oriente y de las Sirenas Modernas”. Este trabajo, por ser posterior al de Alessio Robles pero en la misma línea historiográfica de saber enciclopédico, la encontramos más completa en el sentido que sigue la metodología y temática de aquel pero con un trabajo más exhaustivo en sus fuentes.

Otro tipo de fuentes son aquellas obras que se han producido en relación a la importancia del Galeón o Nao que puso en comunicación a dos continentes. El trabajo de William Lytle Schurz<sup>3</sup> contribuye de manera definitiva al trazar la historia de la ruta de navegación más larga de la historia humana no sólo en el tiempo sino también en el espacio. Es importante la visión de Schurz cuando hace hincapié en que los viajes

---

<sup>1</sup> Su obra es importante porque nos da una visión desde el Acapulco prehispánico hasta el de finales del siglo XIX haciendo una recopilación importante de fuentes básicas que van desde las hechas por viajeros como Gemelli Carreri y Humboldt, de cronistas como Torquemada y Díaz del Castillo hasta los grandes enciclopedistas del siglo XIX como Vicente Riva Palacio, Manuel Orozco y Berra, Manuel Romero de Terreros y García Cubas. Alessio Robles representa pues un clásico.

<sup>2</sup> Tomás Oteiza Iriarte, *Acapulco: ciudad de las naos de Oriente y de las sirenas modernas*, México, Casa Ramírez Ed., 1965.

<sup>3</sup> William Lytle Schurz, *El Galeón de Manila*, Madrid, Editorial de Cultura Hispánica/ Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1992.

primero de Magallanes y después de Legazpi fueron los resultados que Colón hubiera querido obtener en sus viajes de finales del siglo XV, para Schurz el comercio establecido con esta ruta era muy significativo para la Península porque representaba a final de cuentas un logro tardío. Esta observación es importante tomando en cuenta que el móvil de la época de los grandes descubrimientos fue siempre encontrar el camino a Asia.

Una obra importante enfocada más al galeón que al puerto es la del *Galeón del Pacífico* que edita el Gobierno del Estado de Guerrero<sup>4</sup>, en ella encontramos artículos de reconocidos historiadores que abordan el impacto del comercio del galeón en nuestro país. Aquí hemos encontrado cuestiones muy generales que van desde el reconocimiento de la región, ataques piráticos, hasta un curioso análisis de las artes asiáticas y novohispanas.

En la misma temática, Rolf Widmer<sup>5</sup> nos habla de la situación de la conquista de las costas Pacíficas, su perspectiva es la de los españoles que llegaron a la Mar del Sur a destruir las sociedades costeñas mediante la imposición violenta de sus formas de dominio y de explotación y de cómo los costeños se enfrentaron a ello. Incluso asegura que la miseria que viven las comunidades actuales no es más que la consecuencia de la desarticulación que existió en la colonia, misma que estaba

---

<sup>4</sup> Armella Benitez y Denegre Hernández (comp.), *El Galeón del Pacífico, Acapulco- Manila 1565- 1815*, México, Gobierno Institucional del Estado de Guerrero, 1992.

<sup>5</sup> Rolf Widmer, *Conquista y despertar de las costas del Mar del Sur, (1521- 1684)*, México, CONACULTA, 1990

impuesta desde la Ciudad de México refiriéndose a la conquista como “la llegada de la codicia europea”. Es importante también su visión sobre cuestiones culturales, menciona que para los españoles las costas siempre tuvieron una escasa prosperidad, de hecho la noción climatológica que ellos tenían de las costas desembocaba siempre en un concepto más que nada cultural ya que este conllevaba prejuicios climatológicos y raciales.

Otra importante obra que representa un pilar para este trabajo es la obra de Clarence Haring<sup>6</sup> en la cual el autor trabaja el mismo periodo histórico que pretendemos abordar aquí pero refiriéndose más a cómo funcionaba el monopolio comercial novohispano en general. Esta obra es importante porque representa al comercio como el móvil de estos siglos y cómo América entró a este sistema comercial mundial donde la comunicación era través del mar y sus puertos.

Fueron importantes también las crónicas de viajeros como las de Francesco Carletti y Gemelli Carreri,<sup>7</sup> el primero pasó por Acapulco a finales del siglo XVI y el segundo a finales del siglo XVII. Ello nos ha hecho pensar en lo importante que es el análisis de la historiografía producida por viajeros, aventureros, científicos extranjeros para la reconstrucción de la historia de nuestro país.

---

<sup>6</sup> Clarence Haring, *Comercio y Navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, México, FCE, 1979

<sup>7</sup> Giovanni Francesco Gemelli Carreri, *Viaje a la Nueva España*, México, UNAM, 1976.

En lo que corresponde a los caminos de tierra adentro fueron definitivas las *Relaciones Geográficas*<sup>8</sup> de la Diócesis de Michoacán las cuales retratan y nos transportan al mundo de finales del siglo XVI. Gracias a estas *Relaciones* nos fue posible reconstruir y trazar los puntos por los cuales corrieron distintas rutas, además de que gracias a las 50 preguntas del cuestionario conseguimos hacer una reconstrucción de la vida de los distintos pueblos de la Provincia de Michoacán.

En el mismo sentido fueron valiosas las investigaciones de Claudia Espejel Carbajal<sup>9</sup> en su estudio sobre las antiguas rutas de comunicación prehispánicas en las que incluye las cuestiones comerciales y sobre medios de transporte. Describe también de una manera detallada las diferencias geográficas y culturales del altiplano y de la Tierra Caliente las cuales fueron de gran utilidad para este trabajo.

De gran relevancia fue el artículo de Sylvie Lecoin<sup>10</sup> sobre intercambios y movimientos de población en la Diócesis michoacana que nos ayudó a entender cómo se dieron los flujos comerciales en el siglo XVI. En esta misma dirección, la obra de

---

<sup>8</sup> Alvaro Ochoa y Gerardo Sánchez (eds.), *Relaciones y Memorias de la Provincia de Michoacán 1579-1581*, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 1985.

<sup>9</sup> *Caminos de Michoacán... y pueblos que voy pasando*, "Colección Científica", México, Instituto Nacional de Antropología e Historia/ Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1992.

<sup>10</sup> "Intercambios, movimientos de población y trabajo en la Diócesis de Michoacán en el siglo XVI, (Un aspecto de las Relaciones Geográficas)", en *Movimientos de Población en el Occidente de México*, Tomás Calvo y Gustavo López (coords.), México, El Colegio de Michoacán/ Centre D'études mexicaines et Centramericaines, 1988

Williams<sup>11</sup> sobre el comercio de la sal desde tiempos prehispánicos fue muy valioso porque estas rutas salineras se convirtieron en rutas coloniales destacadas que nos ayudaron a reconstruir y conectar caminos.

Una publicación importante para enriquecer esta investigación, fue el trabajo de Gerardo Sánchez<sup>12</sup> sobre la costa michoacana. En este encontramos atinadas descripciones que nos hacen comprender y concebir el mundo costero michoacano del siglo XVI.

Para nuestro capítulo final sobre Pátzcuaro, *La casa barroca de Pátzcuaro* de Gabriel Silva Mandujano fue de capital importancia. Si bien este trabajo es un estudio histórico sobre la arquitectura de Pátzcuaro del siglo XVIII, el autor hace notables conexiones económicas, políticas, sociales y geográficas que contribuyeron a enriquecer nuestra visión sobre Pátzcuaro. Para este capítulo fueron igualmente

---

<sup>11</sup> Eduardo Williams, *La sal de la tierra*, México, El Colegio de Michoacán/ Secretaría de cultura del estado de Jalisco, 2003

<sup>12</sup> Gerardo Sánchez Díaz, *La Costa de Michoacán, Economía y Sociedad en el Siglo XVI*, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, México, 2001.

sobresalientes las obras de Carlos Paredes<sup>13</sup>, Esperanza Ramírez<sup>14</sup>, Helen Perlstein Pollard<sup>15</sup>, entre otros.

Acercándonos un poco a la historiografía que nos orientaron en sentido metodológico, está en primer lugar, la monumental obra de Pierre Chaunu,<sup>16</sup> quien hizo un interesante artículo sobre Veracruz en el siglo XVI el cual se ha convertido en un clásico. Su análisis es riquísimo y único porque ubica la importancia de Veracruz como la puerta por donde entra Europa al continente americano. Aplicando lo que Chaunu dice, nosotros agregaríamos que Acapulco entonces será la interconexión de dos continentes: Asia y Europa. En otro aspecto, Chaunu ubica a Veracruz dentro de lo que podríamos llamar una “economía mundial” debido a que el papel que desempeñó dicho puerto en cuanto a intercambios comerciales no tenía ningún equivalente. Será precisamente dentro de ese contexto del que nos habla Chaunu donde nos interesa ubicar nuestro puerto, solamente que lo aplicaremos al proceso de larga duración del que ya hablamos con anterioridad.

---

<sup>13</sup> Carlos Paredes, “El mercado de Pátzcuaro y los mercaderes tarascos en los inicios de la época colonial” en *Historia y Sociedad, Ensayos del Seminario de Historia Colonial de Michoacán*, México, UMSNH/ Instituto de Investigaciones Históricas/ CIESAS, 1997

Carlos Paredes, “El tributo Indígena”, Michoacán en el siglo XVI, Colección “Estudios Michoacanos” VII, México, Fimax Publicistas, 1984

<sup>14</sup> Esperanza Ramírez Romero, *Catálogo de monumentos y sitios de Pátzcuaro y la región lacustre*, México, Gobierno del estado de Michoacán, 1986

<sup>15</sup> Helen Perlstein Pollard, “El imperio Tarasco en el mundo mesoamericano”, en *Relaciones*, México, El Colegio de Michoacán, No. 99, Vol. XXV, Verano 2004.

<sup>16</sup> Pierre Chaunu, “Veracruz en la segunda mitad del siglo XVI y primera del XVII”, *Historia Mexicana* 36, El Colegio de México, Vol. IX, abril- junio, 1960, num., 4, pp. 521-557

En el mismo aspecto metodológico, una obra básica de esta investigación es la de Peter Gerhard<sup>17</sup> la cual apoya o sustenta una de nuestras hipótesis en el sentido que es él quien plantea que la falta de un sistema de defensa provocó variados tipos de política como la de despoblación de las costas lo cual habrá que comprobar con más hechos. La obra de Gerhard es importantísima en el sentido que nos da una visión general de cómo funcionaba la división política de las costas de la Nueva España así como los puertos y ciudades que se encontraban cerca de dichas costas, todo esto enfocado al impacto que tuvieron los piratas de variadas nacionalidades sobre las costas novohispanas.

Esto conlleva a una situación que pocas veces la historiografía toma en serio, en general, encontramos que el tema de la piratería se toma con ligereza cuando esta tiene variadas e importantes consecuencias, una de ellas será la rivalidad entre España y otros estados como Inglaterra y Francia. Gerhard hace también un análisis de la relación de los puertos con el territorio novohispano, tema que ha sido poco tratado por historiadores latinoamericanos y españoles. Una cuestión importante de este autor es que representa las costas, traza las rutas, e ilustra situaciones de la época en mapas.

El trabajo de Tomás Calvo<sup>18</sup> sobre la Nueva Galicia, incursiona en el mundo del transporte y los agentes comerciales; sin embargo, lo que nos parece lo más interesante de este trabajo es que en sentido metodológico no se olvida nunca el autor

---

<sup>17</sup> Peter Gerhard, *Geografía Histórica de la Nueva España 1519- 1821*, México, UNAM, 2000.

<sup>18</sup> Tomás Calvo, *Por los Caminos de Nueva Galicia: Transportes y Transportistas en el siglo XVII*, "Colección de Documentos para la Historia de Jalisco", México, Universidad de Guadalajara/ Centre Français d'études Mexicaines et Centraméricaines, 1997

de las cuestiones geográficas como un agente determinante en la región y nos parece muy atinado el estudio de geografía histórica que hace de la Nueva Galicia para el siglo XVII.

Partiendo de las particularidades del comercio entre España y el sureste asiático a través de México durante el período colonial, consideramos que esa prolongada ruta comercial de Sevilla-Veracruz-Ciudad de México-Acapulco-Filipinas, en sus recorridos de ida y vuelta, debió dejar en la Nueva España un rastro perceptible de su tránsito por mar y tierra.

El objetivo del viaje era traspasar América para llegar a Asia, pero además de lograr tal meta, fue igualmente enriquecedor el cúmulo de beneficios que por sí sola ofrecía América y de este modo se agregaban al viaje en su destino a España: mercancías y productos novedosos, mezclas raciales y toda la fuerza de las culturas americanas en arte, vestimentas, alimentación y conceptos de idiosincrasia distintos a los españoles.

En este trabajo hemos querido evaluar el papel de Acapulco en el eje comercial Sevilla-Nueva España-Filipinas, considerando las características del asentamiento portuario desde su apertura al comercio transpacífico y su zona de influencia hacia el interior del virreinato novohispano, particularmente hacia el oeste del puerto. Asimismo, nos interesaba ponderar el *hinterland* o zona de influencia del asentamiento portuario en su porción continental, mediante la presencia relativa de productos chinos en la

región, en particular en lo que era el sur del obispado de Michoacán. Mediante el análisis e interpretación de documentos primarios, de material cartográfico y de bibliografía especializada, propusimos una reconstrucción relativa de las rutas de distribución regional durante la colonia y la ubicación de algunos asentamientos cuya toponimia ha cambiado, así como la detección de la presencia de mercancías chinas en algunas ciudades de la región, particularmente en Pátzcuaro.

El comercio entre Asia y Europa, ingresaba a las colonias hispanoamericanas por Acapulco. Aunque grandes capitales circulaban por este puerto, no incidían directamente en la economía regional pues se invertía muy poco en la infraestructura del puerto, ya que se encontraba bastante lejos de las principales ciudades del virreinato y una mayor inversión local lo hacía más atractivo a los ataques desde el mar por parte de los *enemigos* de España. El pobre desarrollo en la infraestructura urbana de los puertos hispanoamericanos fue, al parecer, una constante durante los siglos XVI y XVII. La mayor inversión de la Corona Española al respecto se daría en las fortificaciones de algunos puntos importantes de los circuitos mercantiles.

Como mencionamos antes, una de las políticas que la corona española esgrimió para proteger la larga línea de costa americana, fue el despoblamiento de las mismas, a fin de dificultar la entrada desde el mar de los piratas. Para el siglo XIX, Humboldt aseguraba que las costas de la Nueva España estaban aún “poco pobladas”, y que a éstas les faltaba una mayor vinculación con las actividades económicas del interior.

Cuando Francesco Carletti visitó Acapulco en 1595 contó apenas veinte casas de españoles, tal vez por eso al llegar a la ciudad capital del virreinato el viajero se asombró tanto del desarrollo y planeación de la ciudad de México del siglo XVI a la que comparó con el “nuevo puerto de Liorna”. A fines del siglo XVII, Gemelli Carreri -otro viajero italiano- se refirió al puerto acapulqueño como el de un “pueblo de pescadores negros y mulatos”

Parece claro que la infraestructura urbana de Acapulco durante la Colonia fue menor que la de Veracruz y sin embargo esto no afectó su papel protagónico en el importante comercio transpacífico. El mismo Gemelli Carreri explicó que el comercio en Acapulco era sumamente redituable, que cuando estaba la Nao de China los precios se elevaban, grandes capitales circulaban por el lugar, y todo aquel que trabajara en el puerto (temporal o permanentemente) obtenía ganancias considerables. Las mercancías que Asia exportaba a la Nueva España y a España eran en su mayoría, productos suntuarios, lo cual elevaba mucho más su valor al ser transportados hacia Europa. La mayor parte del comercio en Filipinas se pagaba con plata americana.

En relación a la escasa población permanente en el puerto debemos mencionar que como para casi todas las poblaciones costeras novohispanas, se ha argumentado que su insalubridad mermaba su población debido a enfermedades y epidemias. Por ello estudiosos del tema han atribuido al clima cálido y húmedo las altas tasas de morbilidad por el paludismo y el “vómito negro”, y han sumado este factor a la

causalidad del poco desarrollo de las costas, hecho que en este estudio tomamos como uno entre otros factores, pues no debemos caer en el determinismo geográfico, ni obviar cuestiones tan álgidas de la época como la piratería y el celo proteccionista de la corona hacia las posesiones hispanoamericanas.

Quisimos resaltar el papel histórico de Acapulco, dado que en la actualidad lo vemos sólo como un centro turístico; sin embargo hace más de cuatro siglos el sitio tuvo las características ideales de desembarco, aún con su despoblamiento, inseguridad e insalubridad.

Del mismo modo buscamos distinguir el papel de Pátzcuaro como una encrucijada, cruce de caminos, punto de llegada al altiplano mexicano y como uno de los centros económicos más importantes de la región.

Entre los **objetivos** principales de esta investigación mencionamos los siguientes:

- Valoramos la importancia de Acapulco en la gran vía de comunicación España-Nueva España-Filipinas.
- Evaluamos el impacto del comercio transpacífico que pasaba por Acapulco, en la región sudoccidental de la Nueva España.
- Consideramos la influencia del comercio transpacífico en la organización espacial del suroeste novohispano.

Entre los objetivos específicos que proponemos:

- El reconocimiento de cómo la topografía y la hidrografía influyeron en la definición de las rutas comerciales regionales.
- La definición de los principales caminos de tierra adentro del suroeste de la Nueva España.
- En función de los asentamientos, trazamos los probables caminos y la información de fuentes primarias y proponer las principales rutas de comercio en el suroeste novohispano.
- Analizamos el papel de Pátzcuaro como enclave comercial y de cruce de caminos en la región centro y sur-occidente del virreinato novohispano, durante los siglos XVI y XVII.

Las **hipótesis** que planteamos en esta investigación fueron:

- Acapulco, como uno de los enclaves del circuito comercial español transpacífico, tuvo una importancia estratégica desde que se abrió al comercio mundial hasta el final de la época colonial.
- Las inversiones en infraestructura para los puertos por parte de la corona española hacia sus colonias, fueron deficientes para el siglo XVI, atendiendo prioritariamente aquellas áreas que consideraron estratégicas como fue el caso de Acapulco y Veracruz.

- Una de las políticas de la corona española para proteger sus puertos en América, dada la longitud de su línea de costa, fue el despoblamiento de los asentamientos que se ubicaban cerca del mar y la selección de un número mínimo de asentamientos portuarios, acción que fomentó en gran medida el contrabando en zonas costeras donde no existieron autoridades coloniales que regularan el comercio transpacífico. Además, este despoblamiento de las costas -como estrategia de protección del gobierno virreinal- tuvo efectos a largo plazo en la organización del territorio.
- El *foreland*<sup>19</sup> de Acapulco tuvo una mayor fuerza que su *hinterland*, ya que la influencia que tuvo el puerto fue más bien hacia otras regiones más lejanas y no a la región más inmediata, por lo tanto, la influencia que tuvo Acapulco *hacia afuera* fue más evidente.
- Los principales caminos de la región del centro y sur-occidente de la Nueva España, se comunicaban con Acapulco por el camino de la costa; que ligaba a los caminos de tierra adentro, con Colima, Navidad, Zacatula, Zihuatanejo y Acapulco.

---

<sup>19</sup> El *foreland* del alemán *vor* que significa “delante de”, será el área marina servida por un puerto. “Es el área comercial del puerto en ultramar, tanto para las importaciones como para las exportaciones. De modo que el *foreland* se ubica del otro lado del espacio marítimo portuario y se comunica con el puerto mediante el transporte oceánico. En general el *foreland* no es exclusivo de un puerto en particular, sino que es compartido con otros puertos. Lourdes de Ita, *Los puertos novohispanos, su hinterland y su foreland durante el siglo XVI*, Op. Cit., p.4

- Pátzcuaro fue un enclave y un cruce de caminos importante en la región suroccidental de la Nueva España.

## **METODOLOGIA Y FUENTES**

El territorio del suroeste y centro-occidente novohispano presenta notables contrastes en su topografía. La Sierra Madre del Sur, la Depresión del Balsas y el Eje Volcánico Transversal, así como la rica hidrografía de la región, han desempeñado históricamente un papel muy importante en la definición de los itinerarios. Es por eso que este trabajo se inscribe en el ámbito de la geografía histórica y de la historia regional. Algunas de sus implicaciones nos llevan al terreno de la historia cultural.

Uno de los primeros teóricos de la geografía histórica y cultural, Carl Ortwin Sauer, aseguraba que:

“... el geógrafo historiador debe ser un especialista regional, pues no sólo debe conocer la región como es hoy, también debe conocer sus lineamientos tan bien, que pueda encontrar en ellos las huellas del pasado (...) requiere la habilidad de poder ver el terreno con los ojos de sus antiguos ocupantes, desde el punto de vista de sus necesidades y capacidades.”

Carl O. Sauer hacía hincapié en la importancia del manejo cuidadoso de fuentes primarias y del trabajo de campo, por ello en esta tesis hicimos uso de fuentes primarias del siglo XVI y XVII que se encuentran resguardadas en el Archivo Histórico

de la Ciudad de Pátzcuaro, realizamos también un análisis cuidadoso de la historiografía existente relativa al tema, procurando entramar un marco de referencia teórica y encontrar respuestas a algunas de nuestras interrogantes en los estudios hechos por especialistas en temas relacionados al nuestro. Asimismo, hicimos uso de fuentes cartográficas diversas, particularmente de mapas topográficos e hipsométricos a diferentes escalas, para llevar a cabo un reconocimiento oro-hidrográfico de la región centro-occidental de lo que fue la Nueva España, trabajo que en conjunción con el análisis de fuentes de archivo y de la bibliografía especializada, nos ayudó a proponer las probables rutas comerciales de la región.

El marco geohistórico de este trabajo se ha desarrollado en el capítulo uno. En el capítulo dos se ha trabajado lo relativo a la apertura de Acapulco al comercio transpacífico, la construcción del camino entre el puerto y la Ciudad de México y las características del tráfico en esa vía, así como los productos transportados. En el capítulo tres nos abocamos a la descripción de los caminos del suroeste novohispano durante los siglos XVI y XVII, anotando la importancia de la ruta del aviso de la llegada del galeón, y a los caminos de penetración que existieron desde la costa del Pacífico hacia la región centro occidente. En el capítulo cuatro examinamos el papel de Pátzcuaro como cruce de caminos en el entramado de las rutas comerciales regionales. Terminamos esta tesis con las conclusiones e incluimos al final de la investigación, las fuentes y la bibliografía.

Esta tesis no sólo contiene palabras, esperamos provocar en nuestros lectores imágenes espectaculares, escenarios visuales ricos en temperaturas, alturas, mares, ríos, océanos, montañas inescrutables, bosques, planicies, lagos los cuales nos motivan a entender la inmensa riqueza geográfica de nuestro planeta.

En la comprensión de esta geografía que aquí narramos está implicado el concepto del epígrafe de esta tesis: los paisajes por separado son las piedras sueltas de Kublai Jan y el viajar en conjunto es el arco de Marco Polo, la estructura logística y estratégica que da un sentido redondo y cabal a la epopeya del Fraile Urdaneta.



### 3) Timbre postal

<http://sio.midco.net/dansmapstamps/urdeneta.htm>

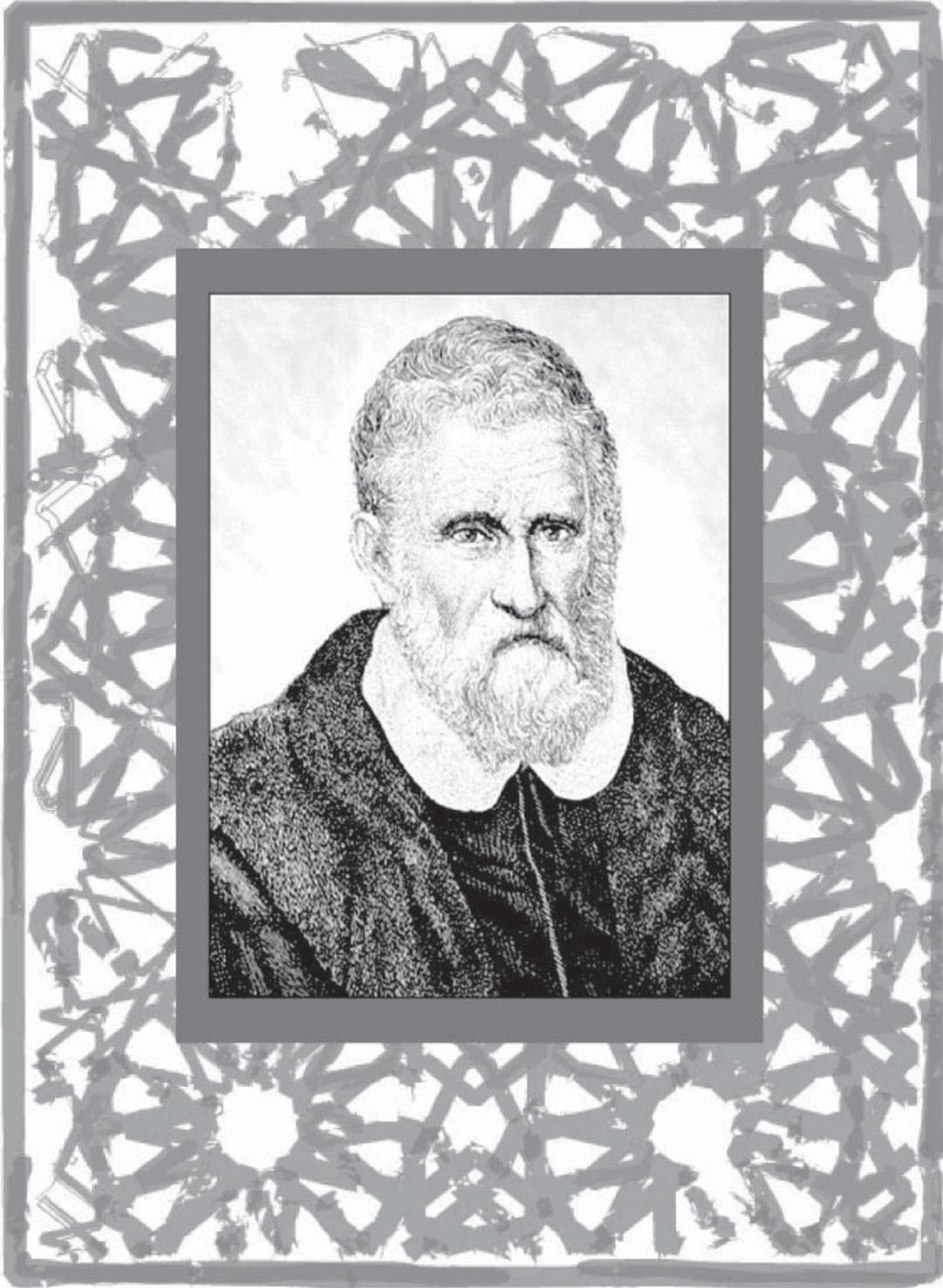
## **CAPITULO PRIMERO LA IMPORTANCIA DE LA NAO DE CHINA EN EL COMERCIO TRANSOCEÁNICO**

### **LOS PRIMEROS VIAJES ESPAÑOLES AL SURESTE ASIÁTICO.**

Los relatos de Marco Polo en plena Edad Media anunciaron que era posible la comunicación y el comercio con un mundo que hasta entonces sólo había sido imaginado. Pasarían casi dos siglos para que las posibilidades descritas por Marco Polo se hicieran realidad.

El comerciante veneciano no calculó de qué forma impactaría a los europeos su obra cuando le dictó a Rustichello sus memorias de los viajes a los reinos de las sedas y las especias. Tampoco supo que con estos escritos le abriría a Europa las puertas del oriente asiático. Cuando a principios del siglo XIV se publicaba su obra, *El Millón*, se cerraría el periodo que ha sido conocido como la Edad Media, donde existió la posibilidad de un mundo más extenso, menos inaccesible y donde los viajes representaron una empresa a la cual lanzarse en la búsqueda de esas historias de mundos lejanos, ricos y fantásticos.

Fue así que los europeos los italianos primero y los portugueses y españoles después, se volcarían a la conquista de la “ruta de la seda”. Serían ellos los que poco a poco arrebatarán tan envidiable y costoso monopolio a los comerciantes islámicos.



4) Marco Polo

[http://www.wpclipart.com/famous/explorer/Marco\\_Polo.png](http://www.wpclipart.com/famous/explorer/Marco_Polo.png)

Para finales del siglo XV, el oriente asiático sería, en el imaginario europeo, uno de los principales focos de atracción.

El primer resultado español de la búsqueda de la ruta asiática por vía occidente fue el hallazgo de una gran barrera de tierra continental, unas tierras nuevas que les bloqueaban el paso y que se imponía en la navegación hacia la especiería. Estas primeras expediciones no encontraron Siam ni Catay, encontraron en cambio, el después llamado Nuevo Mundo que resultó ser un continente posteriormente llamado América.

En el viaje de Colón de 1492 en que navegó de Europa hacia el oeste, se intentaba encontrar -en palabras de Weckmann- *“un camino que lo llevara a las islas de las Especias y a otras islas más, situadas frente a las costas asiáticas donde según la tradición había fabulosas riquezas,”*<sup>20</sup> pero como ya dijimos, esta primera exploración culminó con la llegada a América. Sin embargo, en este primer viaje y en los que le siguieron, el genovés creyó haber llegado a las islas que Marco Polo señalaba en sus crónicas; incluso murió creyendo que la Española era el Cipango, el nombre con el que el autor de “el Millón” se refería a Japón.

De este modo, los europeos no se resignaron ya que las especias representaban, junto con la seda china, los negocios más lucrativos de aquel entonces<sup>21</sup> y fue así como el siglo posterior a la llegada de Colón a las Antillas, fue de

---

<sup>20</sup> Luis Weckmann, *La herencia medieval de México*, México, COLMEX/FCE, 1996, p. 32.

<sup>21</sup> Gudrun Lenkersdorf, “La carrera por las especias”, p. 13

exploraciones, nuevos *descubrimientos* y conocimientos europeos, que según apunta Yuste, “*desviaron por un tiempo la atención que la Corona había puesto en el oriente, a la vez que retrasaron los esfuerzos españoles por lograr una posición estratégica en esa región*”.<sup>22</sup>

Por su parte, al Portugal descubrir su ruta al Asia bordeando África, obtuvo el monopolio europeo de las rutas comerciales hacia Oriente y así como siglos antes se compraban los productos asiáticos a muy altos precios a los comerciantes musulmanes, a principios del XVI Europa compraba esos cotizados productos a los portugueses.

En tanto, en América, arrancado el proceso colonizador, el interés de la Corona española por establecer un vínculo con el oriente asiático fue a través de México. Sin embargo, debemos recordar que no fue fácil ni inmediata la decisión de tomar a la Nueva España como escala de los viajes transoceánicos entre Europa y Asia. Costaría muchas expediciones y experiencias el resolverlo y el lograr ese vínculo intercontinental a través de la Nueva España.

Si revisamos el proceso en el que los españoles se percataron de sus posibilidades de llegar al Asia por vía americana, vemos que desde 1507, en el *mapamundi* de Waldsemüller “*aparece un nuevo continente compuesto de dos masas de tierras, una al norte y otra al sur, separadas por un pequeño istmo... al este de dicho*

---

<sup>22</sup> Carmen Yuste, *El Comercio de la Nueva España con Filipinas, 1590- 1785*, “Colección Científica” , México, INAH, 1984, p. 9.

*continente se representa Terranova- Labrador, mientras al oeste, en un gran mar, se dibuja una isla con el nombre de Zipangri*<sup>23</sup> en el centro y Chatay<sup>24</sup> en su costa occidental.<sup>25</sup>

Desde entonces ya se tenía idea de que al otro lado de América, cruzando ese gran océano, podría llegarse a Asia. Sin embargo, para esta época tan temprana, como bien señala Bernabeu, “*nadie estaba seguro de las reales dimensiones de esta nueva tierra [América] y su relación con Asia. Las costas occidentales nunca habían sido vistas y la posibilidad de la existencia de otro océano frente a ellas era un enigma*”.<sup>26</sup>

Así pues el descubrimiento, reconocimiento y colonización del Pacífico fue una ardua empresa que tardó más de medio siglo en dar frutos.

Los registros sobre el más grande océano, llamado durante el periodo colonial “la Mar del Sur”,<sup>27</sup> iniciaron con su descubrimiento por el capitán español Vasco Núñez de Balboa en 1513. Dicho descubrimiento, como dice Díaz Trechuelo, dio un nuevo

---

<sup>23</sup> Refiriéndose a como los chinos llamaban en ese entonces al Japón: Cipango

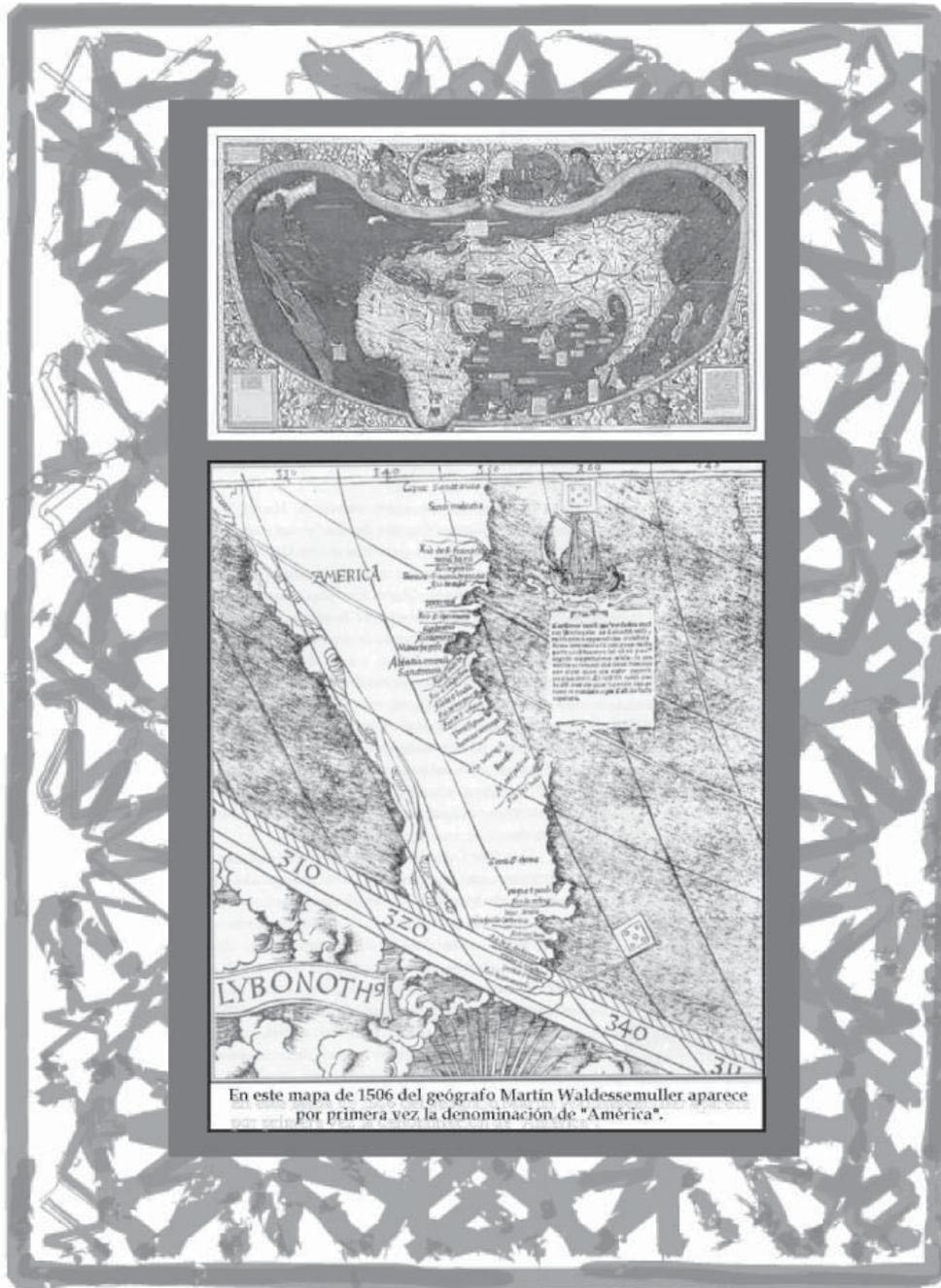
<sup>24</sup> Catay fue la denominación que Marco Polo le dio a una región en China que encontramos entre los ríos Yang Tsé Kiang y Amarillo y que para esta época se conocía simplemente como lo que hoy es la actual China.

<sup>25</sup> Salvador Bernabeu, *El Pacífico Ilustrado: del lago español a las grandes expediciones*, Madrid, Mapfre, 1992, p. 23

<sup>26</sup> *Ibid.*

<sup>27</sup> A este mar se le bautizó con este nombre porque Balboa lo vio en dirección sur al atravesar el Istmo de Panamá que se extiende de oriente a poniente. Carlos Prieto, *El Océano Pacífico, Navegantes españoles del siglo XVI*, Madrid, Edición de la Revista de Occidente de Madrid, 1972, p. 52.

impulso a las expediciones españolas porque si *había otra mar se podía seguir*



6 y 7) Waldsemüller

<http://www.kge.vslib.cz/index.php?album=33>

*navegando, proa al oeste, en demanda de las islas de la especiería, de las que ya se tenía noticia por los portugueses, que habían llegado a ellas desde la India.*<sup>28</sup>

Descubierto el Mar del Sur y teniéndose claro que América era el obstáculo para conquistar la ruta de la especiería, se abrió paso a una larga época de exploraciones y reconocimientos en toda la costa oeste del continente americano con miras a ese propósito. Según las palabras de Juan Gil a finales de 1522 “*el entusiasmo por el Maluco no podía ser más desbordante*”,<sup>29</sup> así veremos que el papel de enlace que jugará la Nueva España con las Molucas será crucial.

Las exploraciones en las costas novohispanas tuvieron un periodo inicial de 1519 a 1536, mismas que estuvieron prácticamente a cargo del primer conquistador, el Capitán General Hernán Cortés, de quien según coinciden varios autores y las mismas Cartas de Relación, mostró un interés muy marcado por el Mar del Sur a lo largo de su vida, por ello vemos que casi inmediato a la conquista de la capital azteca, desde 1522 Cortés declaraba reiteradamente al Monarca español su interés por explorar y conquistar la costa oeste en su empeño con el camino de la especiería. Como señala Rafael Bernal,

*“No basta el tesoro de México ni bastará el de Perú para matar los sueños de Cibola, Quivira, El Dorado, la ciudad de*

---

<sup>28</sup> Lourdes Díaz Trechuelo, *Filipinas, la gran desconocida (1565-1898)*, Pamplona, España, Universidad de Navarra, 2001, p. 36.

<sup>29</sup> Gudrun Lenkersdorf, “La carrera por las especias”, en *Historia Novohispana*, UNAM, vol. 17, México, 1997, p. 23

*los Omaguas y demás. Así, apenas tomada la Ciudad de México, Cortés piensa en la Mar del Sur y envía soldados en su demanda y le escribe al emperador: “Todos los que tienen alguna ciencia en la navegación de las Indias, han tenido por muy cierto, que descubriendo por estas partes la Mar del Sur, se habrán de hallar muchas islas ricas de oro y perlas y piedras preciosas y especiería y otros muchos secretos y cosas admirables”.<sup>30</sup>*

En 1523 Cortés mandó a Pedro de Alvarado a la Provincia de Tehuantepec para que entre otras comisiones, construyese un astillero a fin de poder fabricar navíos para las primeras exploraciones de la costa novohispana y la posible conquista del “Maluco” partiendo desde allí, por ello en su quinta carta de relación apuntará: *“Porque ya no se descubra el estrecho, yo pienso dar por aqui camino a la especiería”*.<sup>31</sup> Es conocido también el infortunado intento del conquistador de construir otro astillero más al norte de Tehuantepec, en Zacatula, justo en la desembocadura del Río Balsas, que actualmente sirve como límite natural de los estados de Michoacán y Guerrero. Este proyecto tuvo un infausto destino pues según señala se sabe que se incendió, hecho que apenas si angustió al conquistador pues como vemos expresado con sus propias palabras en la cuarta carta de relación de 1524, le comunicaba al Emperador sobre el estado de la construcción de los navíos en las costas del Mar del Sur diciendo:

“... y certifico a vuestra cesárea majestad que me cuestan hoy los navíos, sin haberlos echado al agua, más de ocho mil

---

<sup>30</sup> Rafael Bernal, *México en Filipinas, Estudio de una transculturación*, UNAM, 1965, pp. 30- 31

<sup>31</sup> *Ibid.*

pesos de oro, sin otras cosas extraordinarias; pero ya, loado Nuestro Señor, están en tal estado, que para la pascua del Espíritu Santo primera, o para el día de San Juan de junio, podrán navegar si botamen no me falta; porque, como se quemó lo que tenía, no he tenido de donde proveerme; más yo espero que para este tiempo me lo tarerán desos reinos, porque yo tengo proveído para que se me envíen...”

Obviamente, el incendio requería reabastecer lo necesario lo cual implicaba entre muchas otras complicaciones llevar todo desde lugares tan lejanos como era la propia España; faena muy complicada en un época en la que solamente para llegar a la costa desde Coyoacán, se precisaban de 12 o 14 jornadas por caminos casi inexistentes hacia estas regiones.<sup>32</sup>

La historia de Cortés en las costas del Pacífico tuvo un receso puesto que éste tuvo que partir a Honduras a solucionar los problemas que allá tenía con Olid; no obstante, dejó organizada la primer expedición que saldría de la nueva España con rumbo a Oriente la cual zarpó de Zihuatanejo en 1527; iba al mando de ella un primo del propio conquistador llamado Alvaro de Saavedra y Cerón.<sup>33</sup> La situación de esta expedición tuvo como antecedente dos exploraciones que habían salido de España años antes, la del viaje de circunnavegación de Magallanes y Elcano que inició en 1519 y la de Jofre de Loaisa, que inició en 1525.

---

<sup>32</sup> José María Ortuño Sánchez Pedreño, “Las pretensiones de Hernán Cortés en el Mar del Sur. Documentos y Exploraciones”, *Anales del Derecho*, Universidad de Murcia, Núm. 22, 2004, p. 318

<sup>33</sup> Bunso Ueki Kato, *Rivalidad Comercial y exploraciones en la Cuenca del Pacífico durante el virreinato*, Tesis de maestría, Inédito, UNAM/ Dirección de Estudios de Posgrado/ FFyL, 1994, p. 64

La primera está relacionada a la organizada por Cortés, porque uno de los objetivos de Magallanes era precisamente el descubrir el camino a las Molucas. Durante su viaje, después de haber atravesado el Atlántico y parte del Pacífico, Magallanes murió en Filipinas, de modo que fue Juan Sebastián Elcano quien regresó a España en 1522, terminando la primer circunnavegación del mundo. El valor de esta expedición, además de la demostración de la esfericidad de la tierra<sup>34</sup> fue precisamente que se cumplió el sueño europeo de llegar al “Extremo Oriente” por vía occidente y que el Rey español Carlos I, emocionado por tal descubrimiento, emprendió toda una empresa para el reconocimiento y colonización de las nuevas tierras. Así fue como se organizó una segunda expedición, la última que saldría de España para tal propósito. Este viaje iba al mando de Jofre de Loaisa y Sebastián Elcano y más que tener la finalidad de reconocer tierras, tuvo la de recuperar la nave capitana llamada “La Trinidad” que Elcano había perdido en manos de los portugueses en Tidore<sup>35</sup> en la exploración anterior.

---

<sup>34</sup> Francisco Santiago Cruz nos dice que “los conocimientos geográficos que brindó su hazaña le concedieron a la ciencia una mejor descripción de la tierra. Entre otras evidencias descubiertas estaba la existencia del Estrecho de Magallanes, es decir, el paso por la extremidad sur del Nuevo Mundo, hacia el océano que baña las costas del Oriente. América era en realidad un mundo nuevo situado a miles de leguas de distancia de Catay y de Cipango, reinos que inútilmente buscó Colón por las islas antillanas.” Francisco Santiago Cruz, *La Nao de China.*, México, Editorial Jus, 1962, p. 17.

<sup>35</sup> Actualmente es una isla de Indonesia la cual estuvo ocupada desde este momento por los españoles hasta mediados del siglo XVII.

Relata Mariano Cuevas que existió una disputa por haber nombrado como capitán de la expedición a Loaisa y no a Elcano. El desacuerdo surgió debido a que



8)Hernán Cortés

<http://www.foroguanaco.net/Historia/conquista.asp>

Elcano acababa de desembarcar de su primer vuelta al mundo, por tanto se consideraba incongruente e injusto que se le nombrara sólo como piloto mayor y a Loaisa como jefe de la expedición, el cual no se estimaba con tanto prestigio como el que contaba Elcano, al respecto Cuevas apunta:

“El mando se dio a un tal Jofre de Loaisa... sin méritos conocidos ni antecedentes de marinería. Algo análogo a lo que había acontecido con otros eminentes hombres de aquellas épocas: Colón con todos sus méritos tuvo que soportar la cadena de Ovando; Cortés la obstrucción de Diego Velázquez, y Vasco Núñez de Balboa, las tiranías de Pedrarias.”<sup>36</sup>

La aventura de Loaisa, tal como se juzgó desde el principio, derivó en un desastre general, pero debemos señalar una particularidad que será decisiva; a bordo de esta expedición iba un joven llamado Andrés de Urdaneta quien fungirá como pieza clave en la empresa de la expansión española a Filipinas,<sup>37</sup> además de ello se lograron dos asuntos pendientes, el primero fue que lograron rescatar a los naufragos de la flota de Magallanes y segundo, después de algunas batallas con los portugueses -con quienes iniciaría una guerra por la posesión de estas islas- construirán una fortaleza en Tidore. Lo que debemos apuntar también de este viaje, es cómo en una época tan temprana de colonización ya se establecieron planes para colonizar Filipinas y así fue

---

<sup>36</sup> P. Mariano Cuevas, *Monje y Marino, La vida de los tiempos de Fray Andrés de Urdaneta*, México, Galatea, 1943, p. 66

<sup>37</sup> Mariano Cuevas, *Op. Cit.*, p. 67

como el Rey Carlos V desde Granada *“juzgó que la mejor manera de hacerlo era encomendar al hombre más fuerte que tenía en sus dominios: a Hernán Cortés cuyas tierras recién conquistadas imaginaba su Sacra Cesárea Católica Magestad que estaban muy “cercanas al Maluco o la Especiería”*.<sup>38</sup> En carta del Rey a Cortés de junio de 1526 éste apunta:

... por la gran confianza que Yo tengo de vuestra voluntad para en las cosas de nuestro servicio y acrecentamiento de nuestra Corona Real, he acordado de encomendaros a vos este negocio. Por ende yo os encargo y mando, que luego de ésta recibáis, con la diligencia e gran cuidado que en el caso requiere, e vos soléis poner en las otras cosas que son a vuestro cargo, deis orden cómo dos de las dichas carabelas, o una de ellas con el bergantín, o como mejor os pareciere que puede haber mejor recaudo, enviando en ellas una persona cuerda y de quien tengáis confianza que lo hará bien e bastecidas e marinadas de la gente e todo lo demás necesario, vayan en demanda de las dichas islas de Maluco hasta hallar nuestras gentes que en ella están. E mandaréis de mi parte, e Yo por la presente mando que el capitán e la otra gente que en ella enviáredes, así en su viaje e derrota, como después de llegados a las dichas islas, guarden la orden contenida...<sup>39</sup>

Dadas las instrucciones por el Rey en las que se le pedía a Cortés arreglar la primer travesía desde la Nueva España, así como encomendar a alguien diestro y

---

<sup>38</sup> Mariano Cuevas, *Op. Cit.*, pp. 95- 97

<sup>39</sup> De Granada, a veinte días del mes de Junio de mil e quinientos e veinte e seis años. YO EL REY. Por mandato de S. M. Francisco de los Cobos, en: Mariano Cuevas, *Op. Cit.*, pp. 95- 97

capaz que fuese a reforzar y a apoyar a los hombres establecidos en las “islas Maluco”, se organizó la que será la primer expedición al Oriente desde la Nueva España y se renunciará a la ruta de España a Filipinas pasando por el Estrecho de Magallanes debido a que resultaba impracticable por ser tan larga y porque los barcos de esos tiempos no resistían semejante travesía. La armada de Loaiza fue la última que emprendió ese trayecto e iniciará un periodo en el cual sólo navíos mexicanos -y peruanos- representarán la exploración del Pacífico. Refiriendo a Bernal:

...para mediados del siglo XVI ya quedaba explorada toda la costa americana, desde los cuarenta y cuatro grados norte hasta el estrecho de Magallanes. Las exploraciones mexicanas se habían encargado de recorrer el litoral hacia el norte, mientras otras empresas por tierra avanzaban, como la de Vázquez Coronado, hasta cerca del río Mississippi. Las empresas panameñas primero y luego peruanas, se habían encargado del descubrimiento de la costa hacia el sur. Con esto, con la excepción del mitológico Estrecho de Amián que se situaba vagamente al norte de la Nueva España y que buscaban incesantemente los franceses y los ingleses, ya se sabía que no había un paso practicable de un mar al otro y que si se había de conquistar tierra en Asia, tendría que ser a través de América.<sup>40</sup>

Así fue como Cortés eligió para tan importante misión a su primo Alvaro Saavedra y Cerón quien:

En el nombre de la Santísima Trinidad, como expresamente se lo había mandado Cortés, Alvaro de Saavedra levó anclas de cara a la inmensidad del Mar Pacífico. Salí, nos dice en

---

<sup>40</sup> Rafael Bernal, *Op. Cit.*, p. 42

su diario, del Puerto de Ciguatanejo que es en la Nueva España, en la provincia de Zacatula, jueves, víspera de Todos los Santos, que se contaron postrero de Octubre de 1527, con dos navíos y un bergantín.<sup>41</sup>

La empresa que comenzó Saavedra Cerón en 1527 estará -como las anteriores- destinada a sufrir gran cantidad de dificultades y obstáculos que incluso costarán la vida del capitán. Si bien la hazaña de Saavedra fue ser el primero en navegar desde la Nueva España con dirección al lejano oriente, también será el primero de muchos en darse cuenta lo difícil que sería regresar del archipiélago por el Pacífico a la Nueva España.

Cuando Saavedra Cerón llegó a las Molucas encontró a los compañeros españoles que habían llegado allá por la vía del Estrecho de Magallanes, los cuales según Mariano Cuevas se encontraron muy decepcionados al ver arribar a las islas al capitán Saavedra y no al famoso conquistador de México, Hernán Cortés a quien esperaban para solucionar la situación en aquellas tierras.<sup>42</sup>

Después de que Saavedra exploró por un tiempo el archipiélago, decidió regresar a la Nueva España por la misma ruta por la que había llegado allá, pero *“¿Cuál era la derrota por seguir? ¿Por dónde buscar el retorno a Nueva España? El*

---

<sup>41</sup> Mariano Cuevas, *Op. Cit.*, p. 103

<sup>42</sup> *Ibid.*, p. 107

*viaje de retorno no lo había logrado nadie. A la inmensidad del océano se unía el desconocimiento de sus vientos dominantes y de sus corrientes.”<sup>43</sup>*

Saavedra buscó inútilmente los vientos y corrientes que le llevaran a la Nueva España, por el contrario, fueron los vientos los que le impidieron seguir su camino. En cambio, *“el número de enfermos aumentaba y las playas de la Nueva España se perdían en la lejanía”<sup>44</sup>* así que no tuvo otra opción que volver a Tidore, el lugar del que había partido. Hizo un segundo intento el cual, al igual que el primero, estuvo lleno de contratiempos en los cuales incluso cupo la posibilidad de regresar a España por el Cabo de Buena Esperanza, lo cual implicaba atravesar el océano Indico que era prácticamente de dominio de los portugueses. En ese ir y venir Saavedra descubrió la Nueva Guinea en 1527 sin embargo, al final, murió en 1529 y más que descubrir el tornaviaje, sus hazañas revelaron lo accidentado y complicado que sería encontrar el regreso a Nueva España. Quedaba todavía lejana la conquista de las tierras orientales soñadas desde hacía mucho por Europa.

Después de las expediciones de Saavedra hubo otra a cargo de un español que había sido alguacil mayor de la Ciudad de México en 1536, minero, marino y cosmógrafo, pariente del Virrey Antonio de Mendoza llamado Ruy López de

---

<sup>43</sup> Francisco Santiago Cruz, *Op. Cit.*, p. 38

<sup>44</sup> *Ibid.*

Villalobos.<sup>45</sup> En 1541 procuraría salir como capitán general en la armada de Pedro de Alvarado hacia la Especiería; sin embargo, el intento de Alvarado de estrenarse en las islas de la especiería se vio frustrado cuando el Virrey le pidió ayuda para frenar las rebeliones de indios chichimecas en el Noroeste de la Nueva España en donde incluso perdió la vida.

Al morir Alvarado, el Virrey, aún interesado en incursionar con la empresa hacia Oriente, dispuso en septiembre de 1542, oficiales y elementos para que pudiera partir una expedición al mando del propio Ruy López de Villalobos quien fue hombre muy cercano al virrey al estar casado con una sobrina de Mendoza. Zarparon de Navidad el primero de noviembre, con seis navíos, 370 hombres y con la proa hacia el occidente. Era el quinto intento de establecer la ruta de la Especiería. La expedición llegó a Mindanao el 2 de febrero de 1543.

El 4 de abril de ese año de 1543, Villalobos envió a la Nao "San Juan", a informar sobre su llegada a Filipinas. Tomaba la ruta de las islas Marianas, pero un fuerte temporal lo regresó a una islita del sur de Mindanao. Villalobos y el resto de las embarcaciones se refugiaron en la posesión portuguesa de Tidor.

En el mes de mayo partiría de nuevo la Nao San Juan al mando de Retes, yendo Villalobos a bordo. Un mes después avistarían Nueva Guinea y proseguirían a lo largo de un mes más, hasta que los marineros, descontentos exigían regresar a Tidor.

---

<sup>45</sup> Jesús Amaya Topete, *Atlas Mexicano de la Conquista*, Fondo de Cultura Económica, México, 1958, 32 pp y 40 láminas, P. 20

Villalobos estaba enfermo y desalentado. Murió en Amboína el 3 de octubre de 1543 de lo que llamaron entonces "una enfermedad tropical".

En este contexto en el que el Nuevo Mundo llegó a ser una especie de "barrera exasperante" para los españoles que ansiaban llegar al oriente de Asia, la pieza clave para el establecimiento comercial español en Filipinas fue Andrés de Urdaneta. Hemos mencionado las expediciones que buscaron fallidamente el camino al oriente asiático vía la Nueva España, el mismo Urdaneta -como ya dijimos-vivió en carne propia, la caótica expedición de Loaisa y le tocó ver también el fracaso de Saavedra cuando al aspirar regresar a la Nueva España no conseguía ningún resultado. Como escribió un apóstol sobreviviente de la armada de Villalobos a un compañero de él que residía en Lisboa: *"digáis al Rey nuestro Señor (de Portugal) y a la Reina que por descargo de sus conciencias deberán dar aviso al Emperador o a los reyes de Castilla que no manden más Armadas por la vía de la Nueva España a descubrir islas Platareas porque tantos cuantos fueren, todos se han de perder... son tan grandes las tempestades en gran manera que los navíos no tienen ninguna salvación... Es piedad (lástima) oír decir que parten muchas armadas de la Nueva España en busca de estas islas Platareas y que se pierden en el camino"*.<sup>46</sup>

A causa de todo esto, Urdaneta comenzó a gestar una teoría del tornaviaje que fuese por el norte. Pensaba que "si las corrientes de vientos cerca del Ecuador iban de

---

<sup>46</sup> Mariano Cuevas, *Op. Cit.*, pp. 183- 184 y Rafael Bernal, *México en Filipinas, Op. Cit.*, p. 39

este a oeste, en el norte y en el sur debía haber otras que fueran en el sentido contrario” las cuales localizó 5° más al norte de lo que Saavedra había navegado, es decir, a los cuarenta grados norte. “Esa experiencia -señala Bernal- aunada a su gran conocimiento del mar y la cosmografía, hizo probablemente que Urdaneta pensara en la posibilidad de ir aún más al norte”.<sup>47</sup>

Sin embargo, antes de que Urdaneta diera noticia a la Corona española de sus teorías, se seguía hablando de cómo “*nadie podía ir allá porque nadie podía volver*” creándose así un mito en torno a lo innavegable del Océano Pacífico con rumbo oeste-este, hasta que:

“Renacieron pues en la ciudad de México las aspiraciones a navegar y conquistar allende el Pacífico; aspiraciones que ya llevaban muchos años de muertas y aun olvidadas desde los consecutivos y al parecer definitivos fracasos de cuantas expediciones se habían hecho por aquellos rumbos. Como el Atlántico había sido el *mare tenebrosum* antes de Colón por largos siglos y poblado solamente de terroríficos fantasmas inventados por los cobardes o por los perezosos, así el Pacífico, desde el naufragio y triste acabamiento de Ruy López de Villalobos, se daba por cerrado para las naves de Castilla otrora tan valientes y decididas.”<sup>48</sup>

Así pues, pasados más de diez años de la expedición de Villalobos, en 1559 el Rey Felipe II escribía al Virrey don Luis de Velasco que se organizara otra expedición

---

<sup>47</sup> Rafael Bernal, *Op. Cit.*, p.49

<sup>48</sup> P. Mariano Cuevas, *Op. Cit.*, pp. 183- 184.

para solucionar la cuestión de si existía realmente la posibilidad de regresar de aquellas islas a la Nueva España y al respecto escribe:

“Os mando... que para hacer los dichos descubrimientos, enviéis dos Naos del porte y manera y con la gente que allá pareciere, los cuales enviéis al descubrimiento de las islas del Poniente hacia los Malucos, que procuren traer alguna especiería para hacer ensayo de ella y se vuelvan a esa Nueva España para que se entienda si es cierta la vuelta...”<sup>49</sup>

Ante esta petición, el virrey novohispano recomendó al rey que fuese elegido a Fray Andrés de Urdaneta al mando de la nueva expedición a Filipinas,

“por la experiencia y noticia que tienen de las islas, e porque la navegación que se ha de hacer, ninguna persona en estos reinos ni en esos lo entiende tan bien como él, demás de que para toda manera de negocios es prudente y templado y tiene muy buen parecer: tengo por cierto que acertará a servir bien a Dios Nuestro Señor y a S. M. en la jornada y siendo V. M. de ello servido, será bien mandadle escribir teniéndolo en servicio el aceptarlo.”<sup>50</sup>

Enterado el Rey de la experiencia del Fraile para tal faena, escribe una carta en la cual le pide se encargue de ello:

...“El Rey: Devoto Padre Fray Andrés de Urdaneta de la Orden de Sant Agustín. Yo he sido informado que vos siendo seglar, fuistes en el armada de Loayza, y pasastes al

---

<sup>49</sup> Mariano Cuevas, *Op. Cit.*, pp. 185- 186

<sup>50</sup> Mariano Cuevas, *Op. Cit.*, pp. 185- 186

Estrecho de Magallanes y a la Especiería, donde estovisteis ocho años en nuestro servicio. Y porque agora Nos habemos encargado a Don Luis de Velasco... que envíe dos navíos al descubrimiento de las Islas del Poniente hacia los Malucos... y porque según la mucha noticia que dize que tenéis de las cosas de aquella tierra y entender, como entendéis bien la navegación della y ser buen cosmógrafo, sería de gran efecto que vos fuédeses en los dichos navíos, así para lo que toca a la dicha navegación, como para el servicio de Dios Nuestro Señor y nuestro: Yo os ruego y encargo, que veis en los dichos navíos y hagáis lo que por el dicho Visorrey os fuere ordenado, que demás del servicio que haréis a nuestro Señor, Yo seré muy servido y mandaré tener cuenta de ello, para que recibáis merced de lo que hobiere lugar. De Valladolid a 24 de Septiembre de 1559 años. Yo el Rey”.<sup>51</sup>

De este modo, se dispuso lo necesario para que la expedición levara sus anclas y después de muchos retrasos, salió del puerto de Navidad en noviembre de 1564 al mando de Miguel López de Legazpi. Llegaron a Filipinas al año siguiente y después de dejar a Legazpi y a su gente ocupados en la conquista de las islas, Urdaneta partió del puerto de Cebú hacia la Nueva España. No mucho después de haber zarpado, el fraile encontró la ruta de regreso. No por donde había ido, sino aprovechando los vientos y corrientes a una latitud más al norte de las que empujaban los navíos de ida.<sup>52</sup>

---

<sup>51</sup> P. Mariano Cuevas, Op. Cit., p. 186

<sup>52</sup> María del Carmen Velázquez, “La Navegación Transpacífica” en *Historia Mexicana*, México, Vol. XVIII, Octubre- diciembre 1968, Núm. 2, p. 162.

Urdaneta encontró la clave de navegación del Pacífico en la combinación de los vientos Alisios que en el hemisferio norte soplan desde los trópicos hasta el noreste y siguen la dirección de las agujas del reloj. Navegó de Filipinas hacia el norte, hasta la latitud del Japón donde seguramente se encontró con la corriente que actualmente se conoce como de Kuro Shivo, que lo empujaría hacia América con una dirección desde el oeste de la cuenca del Pacífico hacia el noreste y sureste hasta llegar a las costas del Pacífico norteamericano cercanas a Cabo Mendocino, de donde costeó hacia el sur hasta arribar a Acapulco. Esta ruta que trazó Urdaneta con su viaje, fue la que propuso debería seguir el Galeón de Manila, y que de hecho así lo hizo por espacio de casi 250 años constituyendo el único lazo comercial entre el llamado *Lejano Oriente* y el *Nuevo Mundo*.<sup>53</sup>

La consecuencia del descubrimiento de Urdaneta estrenó una etapa de un fructífero pero sobre todo rentabilísimo comercio entre ambos márgenes del Pacífico, cuyos lazos eran Manila en Filipinas y Acapulco en México. Urdaneta abrió el Oriente no sólo a México sino también a España. El mito de lo imposible del tornaviaje se vino abajo cuando Urdaneta, después de ciento veinte días de navegación, avistó las costas de la California en Nueva España, costeó al puerto de Navidad y llegó finalmente hasta Acapulco en 1565 quedando abierto el camino a Asia desde tierras novohispanas.

---

<sup>53</sup> Bunso Ueki Kato, *Op. Cit*, pp. 65- 66.

## EL MONOPOLIO ESPAÑOL Y EL SISTEMA DE PUERTOS ÚNICOS EN LAS COLONIAS AMERICANAS.

El reconocimiento gradual del territorio novohispano del siglo XVI, produjo una serie de cambios en la cartografía europea des siglo XVI. Al principio, aparecía sólo como una prolongación adyacente de las islas caribeñas. Después se convirtió en un “istmo imperfecto” hasta llegar a considerarse un continente que iban explorando los españoles sin jamás darse por vencidos en la búsqueda del camino hacia los anhelados territorios del oriente asiático.<sup>54</sup>

Resuelta la tornavuelta y comenzado el tardío pero incesante proceso de conquista, colonización y poblamiento en Filipinas, el impacto que tal descubrimiento tuvo en la Nueva España fue inmediato. El reconocimiento del puerto de Acapulco y su posterior elección como puerta de entrada del Galeón de Manila, se llevaron a cabo dentro de un proceso muy largo que, como ya señalamos, comenzó con Hernán Cortés

---

<sup>54</sup> En el periodo de 1520 hasta 1650 tanto Yucatán como Campeche se registraron varias veces en la cartografía como islas y así todo lo que estaba más allá del istmo de Tehuantepec no era parte de lo que consideraron la Nueva España. En todo el Golfo no encontraremos otro puerto comparable al de Veracruz, y cuando se habla del cabotaje con estas “islas”, se tomaba como comercio que no era de la Nueva España sino de los “istmos”. En el Golfo de México, existirán para esta época solamente Tamiahua, Tampico y Pánuco y éstos debido a su distancia -mucho más lejana- de la metrópoli novohispana tendrán tan poca actividad que a mediados del siglo XVII -según las palabras de Chaunu- *“la costa está tan despoblada que tripulaciones inglesas pueden permanecer allí semanas enteras sin que su presencia atraiga la atención.”* Además encontraremos una relación casi nula entre estos y Veracruz y, en consecuencia, *desde la desembocadura del río Pánuco hasta Coatzacoalcos, solo existe un puerto, el complejo, Veracruz-San Juan de Ulúa.* Pierre Chaunu, “Veracruz en la segunda mitad del siglo XVI y primera del XVII”, *Historia Mexicana* 36, El Colegio de México, Vol. IX, abril- junio, 1960, num., 4, pp. 521-557.

desde los primeros años de la conquista y colonización del territorio mexicano. Pasaron décadas antes de decidir que Acapulco fuese abierto al comercio de ultramar.

La importancia de Acapulco durante el periodo colonial radicó en que fue la única salida y entrada permitida en América en la conexión intercontinental que España tuvo con Asia. El estudio de la evolución de este puerto en particular, así como el del conjunto de los puertos americanos, es sumamente relevante ya que en términos generales, la función de los asentamientos portuarios desde la antigüedad ha sido un punto clave en el desarrollo de las regiones ya que son y han sido enclaves por los que se lleva a cabo el contacto con otras áreas.

Durante el siglo XVI, la Nueva España se construiría espacialmente sobre dos ejes perpendiculares. El primero de ellos, llamado “Eje Este-Oeste”, ha sido identificado también como el “Camino de Castilla” o el “Camino de China”, que geográficamente va de un océano a otro. Es decir, cruza el Atlántico, pasa al Pacífico atravesando por una vía continental -la Nueva España- para llegar finalmente hasta Filipinas. Este eje provocará que en territorio novohispano se conformase un eje de tres nodos importantes: Dos puertos, Acapulco y Veracruz, y la gran ciudad capital, el centro urbano más importante del virreinato en medio de los dos puertos: la Ciudad de México.

Este eje será vital para el comercio español con Asia y abrirá caminos que recorrerán el centro del virreinato llevando las mercancías chinas a Europa, entrando

por Acapulco y saliendo por Veracruz. Chaunu se atrevió a afirmar que: *El eje Veracruz-México- Acapulco constituye la base de la vida de las relaciones comerciales novohispanas. Entre el “camino de Castilla” y el “Camino de la China”, se edificó la Nueva España y se ató a la economía mundial.* Para Chaunu, el eje México-Veracruz será el que hará de la ciudad de México la “*casi totalidad de la Nueva España.*”<sup>55</sup> Y la economía novohispana se irá conformando como una economía de ciudades, las cuales desembocarán siempre en ciudad de México.

El segundo eje de caminos novohispanos -también fundamental- será el llamado Eje Norte-Sur, conocido como “el Camino Real” o “el Camino de Tierra Adentro”, que sería una ruta que iría hacia el norte de la Ciudad de México precisamente hacia las regiones mineras de Zacatecas. La función de este eje sería primordialmente la de unir esta región del septentrión novohispano, tan importante económicamente, con la ciudad de México que era la que ostentaba el control administrativo y comercial del virreinato.<sup>56</sup> Según el decir de Chaunu, sería esta región y lo que de ella se extraía lo que permitía a la capital de la Nueva España ser una metrópoli. La economía y la organización espacial novohispana se irá conformando en función de una especie de sistema de ciudades, las cuales encontrarían su cauce hacia la Ciudad de México.

---

<sup>55</sup> Pierre Chaunu, *Ibid.*

<sup>56</sup> La región minera se encontraba muy lejos y daba la impresión de encontrarse en medio de la nada; viendo las cosas así resultaría entonces muy absurdo que el norte del virreinato dependiera tanto de la ciudad de México cuando pudo haber sido una zona más independiente y autosuficiente. Este es un claro ejemplo que nos muestra de qué modo la política monopolística española marcó en definitiva la organización espacial novohispana.

Por su parte, al abrirse el circuito Europa-Asia vía España-Nueva España en 1565, se establecería lo que podríamos llamar un sistema portuario comercial novohispano, el cual se centrará en los mencionados puertos de Veracruz como entrada y salida del virreinato en su vertiente oriental, y Acapulco como la puerta de la vertiente occidental novohispana.

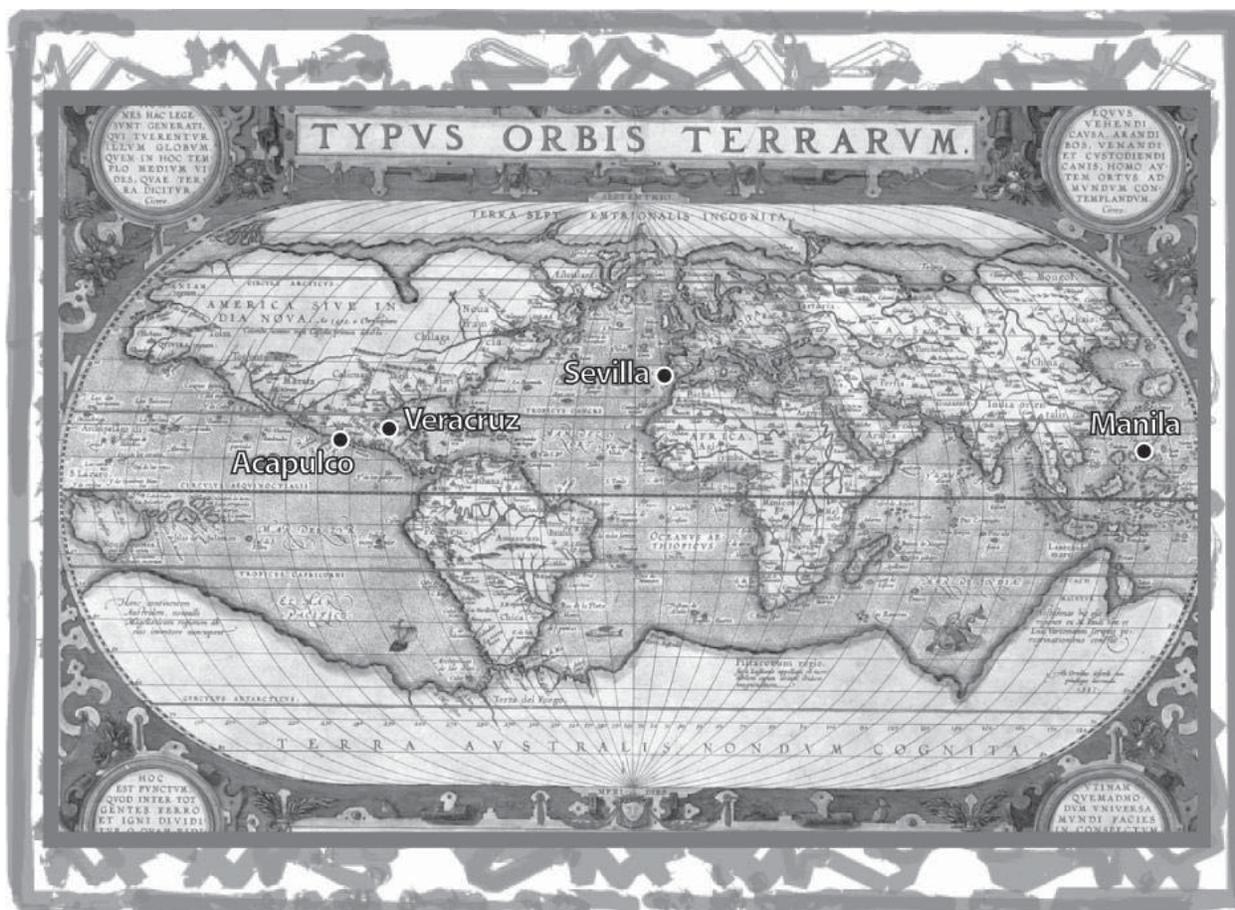
Para poder definir por qué este sistema se concentró en sólo dos puertos, debemos entender que el sistema portuario novohispano fue parte del español;<sup>57</sup> el cual funcionaba con un puerto único para el comercio americano con toda España. Este era Sevilla.

Sevilla mantenía el monopolio del comercio español con América, mediante la Casa de Contratación, la cual fue creada en 1503 precisamente para tales efectos. De este modo *“nada podía enviarse a Indias sin el consentimiento de la Casa ni de allí traerse o descargarse, sin su autorización y en general veía por el cumplimiento de todas las leyes y ordenanzas relativas al comercio y la navegación con América”*.<sup>58</sup> Así pues como Haring apunta, para la Corona era más fácil mantener en un número

---

<sup>57</sup> Eloy Martín Corrales, señala que para los siglos XVI y XVII -que son los que atañen a este trabajo- es más prudente hablar de un “sistema portuario imperial” el cual será dependiente del sistema portuario europeo que a su vez tuvo varios subsistemas que se articulaban entre sí. Eloy Martín Corrales “La proyección mediterránea del sistema portuario español, siglos XVI- XVIII”, en: Agustín Guimerá y Dolores Romero, (coordinadores.), *Puertos y Sistemas Portuarios (siglos XV al XX)*, Actas del Coloquio Internacional “El Sistema Portuario Español”, Madrid, CEDES/ CEHOPU/ CSIC, 1996.

<sup>58</sup> Clarence Haring, *Op. Cit.*, pp. 42- 43.



9) En este mapa de Ortelius de 1601 ubicamos los puntos del sistema portuario español: Manila-Acapulco-Veracruz y Sevilla.  
[http://www.smh.com.au/ffximage/2006/09/20/knMAPS\\_main,0.jpg](http://www.smh.com.au/ffximage/2006/09/20/knMAPS_main,0.jpg)

limitado de puertos aquella rígida supervigilancia sobre los pormenores del comercio y de la navegación americana, tal como constituía el ideal de los españoles.<sup>59</sup>

La decisión sobre la elección y el desarrollo de los puertos tanto en España como en la Nueva España dependió no sólo de las óptimas condiciones hidrológicas y

<sup>59</sup> Clarence Haring, *Op. Cit.*, p. 9.

batimétricas con las que contaban las costas sino de las conveniencias y decisiones de las elites políticas y comerciales. Para el caso de España, Haring considera que desde el siglo XVI Cádiz habría sido mucho mejor puerto que Sevilla, pues el asentamiento costero contaba con una "*profunda y cómoda bahía y su proximidad a la metrópoli*"<sup>60</sup> según este autor, Cádiz ofrecía mejores condiciones físicas que Sevilla, que por su parte, se consideraba peligrosa e insegura por tener que acceder a ella por el cauce del río Guadalquivir. Haring opina que su elección se decidió, por razones tan intrascendentes como la de que era la "*más opulenta y populosa ciudad de Castilla*"<sup>61</sup> en la cual vivían los comerciantes de mayor renombre.

Consideramos que Haring dejó de ver un aspecto muy importante del comercio hispanoamericano: que la elección de Sevilla como meta de la Carrera de Indias y como sede de la Casa de la Contratación durante los siglos XVI y XVII obedece a razones estratégicas en las que el río Guadalquivir fungirá como protección contra la entrada de piratas a la Ciudad. Sevilla es -como otros antiguos puertos en Europa- un puerto fluvial y por lo tanto, un puerto interior que se encontraba mejor resguardado de intrusiones. Los comerciantes lógicamente, la escogerían, para establecerse ahí.

Para dicha elite era más fácil controlar el tráfico comercial en un sólo puerto que en dos o tres y de este modo fue como Sevilla se convirtió en el centro de las expediciones de donde partirían a toda la América colonial.

---

<sup>60</sup> Clarence Haring, *Ibid.*, p. 10.

<sup>61</sup> Clarence Haring, *Ibid.*, p. 9.

La decisión de la época de los Habsburgo de concentrar todo el comercio en un sólo puerto se dio para llevar a la práctica la política monopolizadora, mediante la cual se “*facilitaría la recaudación fiscal, el enlace por mar con las Indias y el control de las nuevas posesiones en todas sus vertientes.*”<sup>62</sup>

En este sentido, para el caso de la Nueva España resultará una situación semejante ya que el comercio colonial aparecerá concentrado en manos de un pequeñísimo núcleo de peninsulares. Eran en muchos casos, parientes de las mismas familias de comerciantes de Sevilla y Cádiz y sus representantes o agentes, los cuales formarían hacia mediados del siglo XVI, el Consulado de Comerciantes de la Ciudad de México. Este pequeño grupo concentrará sus actividades en la ciudad capital del virreinato, lo cual influiría, en la creciente centralización de la ciudad, hasta llegar a ser, con el tiempo una gran urbe.

La política monopolizadora del comercio por parte de la elite peninsular responderá a que tanto las regiones novohispanas como sus principales centros urbanos quedaron supeditados desde el momento de la conquista, a requerimientos y funciones externas, produciéndose, lo que Enrique Florescano y Alejandra Moreno Toscano han llamado *una organización del espacio “volcada hacia afuera”*. Según estos autores, el factor que cohesionaba y dotaba de sentido a las ciudades y regiones del virreinato era el sector externo, por lo que tanto los puertos como otros enclaves, los

---

<sup>62</sup> José María Oliva Melgar, “Puerto y puerta de las Indias” en *Sevilla s. XVI, el corazón de las riquezas del mundo*, Carlos Martínez Shaw (comp.), Sevilla, siglo XVI, Madrid, Alianza Editorial, 1993 pp. 94- 95

reales de minas, los centros productores de materias primas, las ciudades comerciales y aún las capitales administrativas de la Nueva España, se crearon y se desarrollaron, no principalmente en función de las necesidades internas o regionales, sino para satisfacer los requisitos de la metrópoli. Esto provocaría en la colonia una articulación interregional muy débil, puesto que las ciudades quedarían unidas directa y principalmente con la metrópoli, sin crear lazos fuertes entre sí.<sup>63</sup>

Lo anterior es muy importante para entender cómo fue conformándose la organización del espacio en la Nueva España, sin embargo, no debemos olvidar que la organización del territorio desde recién iniciada la colonia, siguió los patrones de la época que le antecedió; en el caso del centro de México, los europeos se asentaron en la principal urbe del posclásico tardío: Tenochtitlan. El papel que jugó la ciudad de México durante los siglos XVI y XVII esencialmente fue el mismo que durante el Señorío Mexica: Ahí se ejercía la administración central, allí se reunían los tributos recabados, allí se encontraba un importante mercado, ahí se asentaban los principales órganos gubernamentales y ahí vivían los nobles, los principales comerciantes y las autoridades. La Ciudad de México no sólo mantuvo su importancia durante la Colonia sino que durante esa época se exacerbó la centralización de actividades en el territorio novohispano. Así pues, la relación de la metrópoli con la colonia fue guiando la

---

<sup>63</sup> Alejandra Moreno Toscano y Enrique Florescano, *El Sector externo y la organización espacial y regional de México, (1521- 1910)*, Puebla, Universidad Autónoma de Puebla, 1977 y Pedro Pérez Herrero , *Comercio y mercados en América Latina Colonial*, Madrid, Mapfre, 1992, p. 98

organización territorial novohispana de los siglos XVI y XVII. Muchos de los asentamientos que se mantuvieron a pesar de las congregaciones, o que se fundaron en el virreinato, obedecieron más a las necesidades de España que a las de la colonia.<sup>64</sup> Como señala Hassig *“el desarrollo económico de México fue espoleado no por necesidades internas sino por las de España. El flujo primario de artículos ya no iba a la ciudad de México (al menos como destino final) sino a España y los acontecimientos de la nueva colonia se enfocaron principalmente a las necesidades de la economía externa.”*<sup>65</sup>

Un hecho que nos demuestra lo antes expuesto fue precisamente la existencia y desarrollo de los puertos. Es necesario preguntarnos por qué un virreinato tan extenso como fue la Nueva España habilitó solo dos puertos, para el comercio transoceánico en la época de los Habsburgo, uno para el Océano Atlántico y otro para el Océano Pacífico. Se ha dicho que la elección de un puerto era una cuestión sumamente complicada debido a que se tenían que tomar en cuenta varios aspectos. Señala Díaz -Marta:

... el establecimiento y conservación de un puerto no sería tarea fácil. Debía escogerse con sumo cuidado su emplazamiento, de modo que con las construcciones adecuadas satisficiera las necesidades del comercio,

---

<sup>64</sup> Alejandra Moreno Toscano y Enrique Florescano, *Op. Cit.*,

<sup>65</sup> Ross Hassig, *Comercio, Tributo y Transportes, la economía política del Valle de México en el siglo XVI*, México, Alianza Editorial Mexicana, 1990, pp. 173- 175

brindara a los barcos un fondeadero seguro contra los temporales y se pudiera convertir en fortaleza contra los ataques por mar de los piratas y de las flotas enemigas. La planeación de los puertos del Nuevo Mundo se hizo poniendo gran cuidado en que cumplieran esas tres condiciones.<sup>66</sup>

Para la segunda mitad del siglo XVI, durante la regencia de Felipe II, la piratería tomará dimensiones alarmantes, al encontrar en los mares americanos de ambas costas. Las incursiones de ingleses, franceses y holandeses serán cada vez más frecuentes. Los ataques, serán además una muestra de la muy deficiente protección de las regiones y asentamientos costeros. Al respecto Lourdes de Ita apunta que:

Los puertos hispanoamericanos surgirían así, por las necesidades de avanzada de la metrópoli en un vastísimo continente, cuyo inmenso litoral no podría ser protegido a cabalidad -debido a sus dimensiones- únicamente por las técnicas tradicionales de fortificación. La corona española debía entonces optar por seleccionar un número definido de asentamientos estratégicos en las costas y en las islas americanas, para ser escala, o entrada y salida de los diferentes convoyes de las Flotas de España.<sup>67</sup>

---

<sup>66</sup> Manuel Díaz-Marta, "Rutas marítimas y puertos durante la etapa colonial", en: *Vías de Navegación y Puertos Históricos en América*, T. 3, Madrid, Instituto de la Ingeniería de España/ Editorial Doce Calles, 1998, p. 22.

<sup>67</sup> Lourdes de Ita, "Los puertos novohispanos durante los Habsburgo: su papel en los circuitos comerciales mundiales y sus efectos en la organización espacial", *Manuscrito* a ser publicado por la Asociación Española de Americanistas, p. 4.

Retomando las condiciones y particularidades que se debieron tomar en cuenta para esa elección portuaria particular en la Nueva España, vemos que esa elección de los puertos novohispanos obedeció también a otros factores. En los casos de Veracruz y Acapulco, más que sus cualidades geográficas e hidrográficas en primer lugar se buscó su cercanía a la ciudad de México, por concentrar ésta las actividades administrativas y a los grupos de poder que ya mencionamos.

Debemos tener claro que además de las muchas características que pronunciaban Díaz-Marta y de Ita para la elección de los puertos y para la conformación de los sistemas portuarios se debían considerar situaciones mucho más complejas como deja anotado Broeze quien al respecto menciona:

La vida de los muy diferentes tipos de puertos individuales, y de sistemas portuarios en general, es el resultado de causas y fuerzas extremadamente complejas, en donde los elementos económicos, geográficos, tecnológicos, políticos, culturales así como la interrelación de elementos están indisolublemente interconectados.<sup>68</sup>

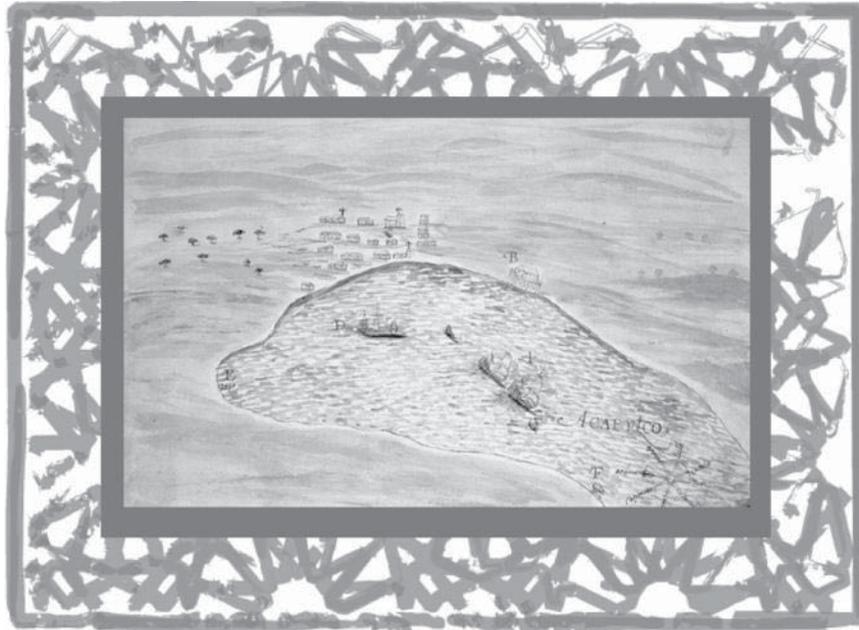
Zubieta Irún ha definido el sistema portuario de la siguiente manera:

un sistema portuario tendrá por objetos o elementos a los puertos del ámbito geográfico del estudio; los atributos de esos elementos podrán definirse según las distintas funciones portuarias; si nos concretamos aquí a la más importante entre ellas, es decir a la función comercial, esos

---

<sup>68</sup> *The life of the many different kinds of individual ports, and of port systems in general, is the result of extremely complex causes and forces, in which economic, geographical, technological, political, cultural and entrepreneurial elements are indissolvably intertwined.* En la Introducción de Agustín Guimerá y Dolores Romero, *Op. Cit.*, p. 13.

atributos pueden identificarse con los movimientos totales de mercancía de cada puerto; las relaciones entre los elementos representan los tráficos entre los distintos puertos del sistema...<sup>69</sup>



10) Bahía y ciudad de Acapulco (México). Nicolás Cardona, 1632. BN En 1581 Acapulco fue autorizado para llevar a cabo el tráfico comercial con Oriente y se convirtió en el enlace privilegiado con el archipiélago asiático, papel que mantendrá durante el Virreinato.  
<http://www.armada15001900.net/elcaminodeorienteh.htm>

De este modo, la función comercial fue la principal y la más importante que se estableció en los puertos integrantes del sistema portuario novohispano, donde la triangulación que existió con la ciudad de México le dará al sistema portuario

---

<sup>69</sup> *Ibid.*

novohispano características propias muy particulares, sobre todo en los siglos XVI y XVII.

Por otra parte, también es importante establecer ciertas referencias entre Veracruz y Acapulco dentro de este sistema portuario novohispano que planteamos. Los dos puertos cumplieron una función pivotal eminentemente comercial en lo que Wallerstein ha llamado el nuevo “sistema mundial”. Consideramos que a pesar de que geográficamente Veracruz era un puerto menos favorecido que Acapulco, llegó a tener un *hinterland*<sup>70</sup> más fuerte que el puerto del Pacífico, ya que en la región aledaña a la costa del Golfo de México existía un entramado de caminos y asentamientos que permitía un movimiento comercial que se desplazaba hasta el sur y sureste del virreinato e incluso a los mercados de Centroamérica y el Caribe.<sup>71</sup>

En este entramado, Veracruz era una de las piezas principales, existían otras ciudades importantes entre el puerto y la Ciudad de México y caminos hacia el sur y sureste del Virreinato.

---

<sup>70</sup> El *hinterland* del alemán *hinter* “detrás de” y *land* “zona o región” que nos remite a “la región detrás de”, pero -volviendo a lo que Lourdes de Ita señala- como este término se acuñó de manera particular en relación a los puertos, significará “la región que hay detrás de un puerto”, así, el *hinterland* se referirá a “la zona de influencia de un puerto tierra adentro, la zona servida por un puerto, en su porción terrestre. Es la parte del espacio portuario que comprende el área desde donde se colectan las exportaciones y a la cual se distribuyen las importaciones”. Lourdes de Ita, “Los puertos novohispanos, su hinterland y su foreland durante el siglo XVI”, en: Marco Antonio Landavazo, (Coord.), *Territorio, Frontera y Región en la Historia de América*, Editorial Porrúa/UMSNH, México, 2003, p.4. En sentido económico, significa las tierras que rodean una ciudad o zona, de las que ésta puede abastecerse. Fernando Monge y Margarita del Olmo, “Un contexto de análisis para el concepto de ciudad portuaria: las ciudades americanas en el Atlántico”, en *Agustín Guimerá y Dolores Romero, Op. Cit.*, pp. 215- 233.

<sup>71</sup> Guillermina del Valle Pavón, “El Camino de Orizaba y el mercado del oriente, sur y sureste de la Nueva España a fines del periodo colonial” en Carlos Serrano Sánchez y Agustín García Márquez ed., *El Valle de Orizaba, Textos de Historia y Antropología*, México, Instituto de Investigaciones Antropológicas, UNAM, H. Ayuntamiento de Orizaba, Museo de Antropología de la Universidad Veracruzana, 1999, p. 92.

En el caso de Acapulco, nos parece encontrar características relativamente distintas: Aún no existen trabajos suficientes enfocados al impacto que el puerto ejerció en la región centro y sudoccidental del virreinato. Para esto habrá que determinar en primera instancia, los derroteros, caminos y veredas que jugarían un papel preponderante en la integración comercial regional durante los siglos XVI y XVII.

Podríamos pensar que a diferencia de Veracruz y su región continental, donde existió un movimiento comercial relativamente vigoroso a lo largo de todo el período colonial, en la región del Pacífico sur, en la zona de influencia del puerto de Acapulco hacia el oeste y centro occidente, la red comercial y de caminos estaba menos definida y existía un entramado de transporte de mercancías que se desarrollaría más lentamente que el de la región costera del Golfo de México.

Lo anterior podría deberse a varios factores, entre los que podríamos considerar:

Por una parte, que el camino de Veracruz a México era recorrido más frecuentemente que el camino de Acapulco a México, pues no todos los viajeros que llegaban a la Nueva España desde Europa irían a Filipinas ni a la feria de Acapulco, por lo que no recorrerían ese trayecto. En cambio, generalmente, la mayoría de los viajeros e inmigrantes europeos que arribaron a la Nueva España durante los siglos XVI al XVIII, lo hicieron por el puerto de Veracruz. Por ser Veracruz la “puerta” de España, podríamos decir que fue un puerto mucho más dinámico y activo que Acapulco, el cual

al fungir como “puerta” de las Filipinas, tendrá un papel más débil debido a que solamente se abriría al comercio novohispano una vez al año, con la llegada de la Nao.

Por otra parte, que los caminos secundarios de la llanura costera del Golfo y los que corrían por los valles de Orizaba y Tehuacán hacia Antequera y el sureste, así como los que iban a la capital del virreinato por Tlaxcala, Puebla y Atlixco, eran de origen antiguo, muchos de ellos de origen prehispánico y siguieron siendo muy usados durante la colonia en un entramado de intercambio comercial regional, en donde el puerto de Veracruz fungió como un punto estratégico, captando recursos de regiones colindantes, como la sal y el palo de Campeche, o algunos productos antillanos que ingresaban al virreinato por dicho puerto; esto a más de los enormes volúmenes de mercancías que provenían de Europa vía la Península Ibérica.

El camino de Acapulco a México se construyó expresamente por la necesidad de unir el puerto elegido por “el monje marino” Urdaneta con la capital novohispana.<sup>72</sup> Durante casi todo el periodo colonial este camino careció de la mínima infraestructura, incluso los ríos que se tenían que atravesar -como el Balsas- carecieron de puentes y, tanto humanos como mercancías, tuvieron que atravesarlos a nado o en balsas impulsadas a nado por indígenas, lo cual sucedió durante todo el periodo colonial.<sup>73</sup>

---

<sup>72</sup> P. Gerhard, *Pirates in the West Coast of New Spain*, Glendale, CA, 1960, pp. 36-42.

<sup>73</sup> “El viaje de Francisco Carletti a la América Meridional y a México”, en: Iving A. Leonard, *Viajeros a la América Latina Colonial*, FCE, México, 1992, p.88.

La orografía de la región aledaña al Pacífico sur es bastante más complicada que la de la región colindante al Golfo de México. Entre la costa del Océano Pacífico y la región centro occidente o la Ciudad de México, se interpone un relieve sumamente accidentado en el que la delgada franja de la llanura costera se ve abruptamente interrumpida por las elevaciones de la Sierra Madre del Sur, que a su vez desciende con pendientes muy pronunciadas hacia la Depresión del Balsas que en algunas de sus áreas es incluso más baja que el nivel del mar. Esta depresión se encuentra flanqueada hacia el norte por las formaciones montañosas del Eje Volcánico Transversal que en la región alcanza altitudes cercanas a los 4000 metros sobre el nivel del mar. Todo esto se traducía en un difícil, molesto y lento trayecto entre Acapulco y la ciudad de México y entre el puerto y las regiones occidentales del virreinato. Todavía a principios del XIX Humboldt daba testimonio de ello:

“...el camino hacia el Asia es bien diferente del que mira hacia Europa. En el espacio de 72.5 leguas que hay en línea recta desde México a Acapulco, no se hace sino subir y bajar, y se pasa a cada instante de un clima frío a regiones sumamente calientes. Sin embargo, no es difícil habilitar el camino de Acapulco para carruajes...”<sup>74</sup>

---

<sup>74</sup> Alejandro de Humboldt, *Ensayo Político sobre el Reino de la Nueva España*, Porrúa, México, 1991, p. 23.

Es interesante notar, en este mismo sentido, que en el camino que comunicaba Acapulco con la ciudad de México, no se desarrolló un centro urbano equivalente a Jalapa o a Puebla y posteriormente a Orizaba, en la ladera del Golfo.

En función de los factores anteriores, consideramos que la zona de influencia del puerto de Acapulco durante los siglos XVI y XVII pudo haber estado menos definida que el *hinterland* de Veracruz para el mismo período, lo cual nos remite a una de nuestras hipótesis que plantea que el *foreland* de Acapulco fue más fuerte que su *hinterland*. Esto quiere decir que Acapulco, como uno de los enclaves del circuito comercial español transpacífico, tuvo una importancia estratégica durante toda la época colonial. Por este puerto circularon anualmente grandes volúmenes de capitales y productos suntuarios. Sin embargo, todo este caudal no tuvo una impronta significativa en el desarrollo económico y social del asentamiento y su región. Por el contrario la influencia de Acapulco más bien fue hacia afuera, es decir hacia Filipinas, hacia la Ciudad de México y allende el atlántico, hacia Sevilla.

De este modo, tanto Acapulco como Veracruz formaron parte del circuito comercial más importante de la Nueva España, ligados al interior del territorio por la Ciudad de México y hacia el exterior, por Acapulco con Filipinas y por Veracruz con Sevilla.<sup>75</sup>

---

<sup>75</sup> Más adelante se tratará el importante papel que tuvo la Ciudad de México dentro de este gran circuito comercial y en general de todo el virreinato, ya que veremos como prácticamente todos los caminos del interior conducirán a la Ciudad de México.

Respecto a este circuito y a la centralización de la ciudad de México Humboldt comentaba:

“Como las comunicaciones con Europa y Asia no se hacen sino por los puertos de Veracruz y Acapulco, todos los productos de importación y exportación pasan necesariamente por la capital, que por esta razón se ha hecho el punto central del comercio interior. “ y...“Los caminos que van de la capital a los puertos de Veracruz y Acapulco son consiguientemente los más frecuentados.”<sup>76</sup>

Otro aspecto importante a considerar en relación a la política monopolista implantada por la Corona desde los primeros tiempos coloniales, fue el establecimiento de regulaciones para las flotas de la *Carrera de Indias*, las que se dispusieron para proteger y asegurar con convoyes el comercio ultramarino. Los convoyes, oficialmente constituidos en 1563, funcionaban de la siguiente manera: Cada año salían de España dos flotas con rumbo a las Antillas, las cuales, al llegar a La Habana se dividían, una iba a Veracruz<sup>77</sup> y la otra a Nombre de Dios o Porto Belo en el istmo de Panamá.<sup>78</sup>

Cada uno de estos puertos contaba naturalmente, con rutas y caminos interiores. Para la Nueva España, como ya lo mencionamos, la ruta del “camino de Castilla” enlazaba Veracruz con Xalapa, Perote y Puebla antes de llegar a la ciudad de

---

<sup>76</sup> Alejandro de Humboldt, *Op. cit.*, pp. 462 y 463.

<sup>77</sup> A la que iba a Veracruz se le llamaba “Flota de la Nueva España” y a la que iba a Panamá se le denominaba “Galeones de Tierra Firme” o “Armada Peruana”. Pedro Pérez Herrero, *Comercio y mercados en América Latina Colonial*, Madrid, Mapfre, 1992, pp. 91- 92

<sup>78</sup> Manuel Díaz- Marta, “Rutas marítimas y puertos durante la etapa colonial”, *Op. Cit.*, pp. 17- 19

México donde se vendían y distribuían los productos españoles y europeos.<sup>79</sup> El otro “conducto” como le llamó Humboldt, lo constituía, el “Camino de la China” que unía a la Ciudad de México con Acapulco. Por esta ruta llegaban y se distribuían la mayor parte los productos asiáticos.

Para el caso de Centroamérica se estableció una ruta interoceánica que entrando por Porto Belo atravesaba el Istmo hasta llegar a su contrapuerto, Panamá. Ya en el Pacífico, salía la flota del Perú que llegando al puerto del Callao muy cerca de Lima, ligaba al Caribe con la costa occidental sudamericana.

La flota de Nueva España y la proveniente del Callao, debían regresar juntas a la Península. Para ello, saliendo una de Veracruz y otra de Porto Belo, se debían reunir en La Habana entre abril y junio, para salir, a más tardar en agosto, a fin de evitar las tormentas y huracanes que eran frecuentes en dicha zona a partir de septiembre.

La importancia administrativa y monopolizadora de la Ciudad de México, así como el sistema portuario novohispano, con sus corredores de la “Carrera de Indias” y el “Camino de China”, darán un protagonismo singular a la ciudad de México y a los puertos de Veracruz y Acapulco en los siglos XVI y XVII formándose un patrón espacial general con un trazo de dos puertos que controlarán el grueso de la entrada y salida de mercancías del territorio novohispano.

---

<sup>79</sup> En 1720. Se iniciarían las Ferias de Xalapa, por Real Cédula, con un tráfico de mercaderías de Europa y Asia En 1788 se celebró la última, siendo en total 14 las celebradas. Duraban en promedio hasta tres meses.

## CAPITULO SEGUNDO

### LA APERTURA DE ACAPULCO AL COMERCIO TRANSPACIFICO

Se han discutido las razones por las que Andrés de Urdaneta eligió Acapulco como meta del galeón de Manila y no el puerto de Navidad,<sup>80</sup> que había sido el punto de partida de la expedición de Ruy López de Villalobos y del propio Urdaneta y que también fue tocado en el trayecto costanero de regreso hacia Acapulco. Tampoco eligió Huatulco un poco más al sur, y que ya funcionaba como puerto para el comercio entre Perú y la Nueva España, ni Tehuantepec, del que Cortés había tenido tantas expectativas.

El que la decisión de que el puerto del Pacífico novohispano fuera Acapulco, se debió a un prolongado proceso. Una de las justificaciones más fuertes recayó en la cercanía de Acapulco con la ciudad de México, que era uno de los factores primordiales que el monopolio comercial requería. *“Se buscaba un control administrativo verdaderamente estricto sobre la futura sede americana del tráfico asiático, a fin de combatir el contrabando y el fraude entre los mismos funcionarios reales, por lo tanto, la única forma de lograrlo era encontrar un puerto cercano a la capital virreinal.”*<sup>81</sup>

---

<sup>80</sup> También conocido como Cihuatlán, La Purísima, Juan Gallego, La Purificación y Jalisco. Jaime Olveda, “La Navidad, el comercio y la penetración filipina” en *Los Puertos Noroccidentales de México*, México, Colegio de Jalisco/ Universidad de Colima, 1994, pp. 18- 19.

<sup>81</sup> Ostwald Sales Colín, *El Movimiento portuario de Acapulco, el protagonismo de Nueva España en la relación con Filipinas 1587- 1648*, México, Plaza y Valdés, 2000, p. 56.

Existen algunos análisis que nos hablan de las carencias y cualidades de cada puerto en la costa del Pacífico de la Nueva España para esta época, por ejemplo, se menciona la lejanía relativa y la falta de caminos desde el Puerto de Navidad - en la Nueva Galicia - hacia el centro económico y político de la Nueva España. Esta lejanía hacía del transporte de mercancías y de los implementos necesarios para la construcción de barcos una empresa demasiado costosa.<sup>82</sup> Este elemento fue una de las razones primordiales que Urdaneta reconoció cuando eligió el puerto de entrada y arribo del Galeón.

Jaime Olveda, en su artículo sobre el puerto señala que la Navidad, desde su descubrimiento en 1535 por Juan Fernández de Híjar, tuvo un desarrollo que se fue incrementando con el transcurrir del tiempo y que éste se vio frenado e interrumpido en 1565 cuando la atención se centró en Acapulco.<sup>83</sup>

Oswald Sales menciona que desde 1561, Urdaneta anotaba las deficiencias del Puerto de Navidad, entre las cuales enumeraba: *“El excesivo precio de los alimentos de primera necesidad, como el vino y el aceite así como la insalubridad del puerto.”*<sup>84</sup>

De hecho desde 1559 en que se iniciaron los preparativos de su expedición y se eligió Navidad como el lugar del que partiría el viaje, Urdaneta insistía en la necesidad de

---

<sup>82</sup> Esto era porque del puerto de Veracruz tenían que ser llevadas a Coatzacoalcos, luego cruzarlas por el Istmo de Tehuantepec y, una vez que llegaban a la costa, embarcarlas con destino a Navidad. Jaime Olveda, “La Navidad, el comercio y la penetración filipina”, *Op. Cit.*, pp. 21- 23.

<sup>83</sup> Jaime Olveda, “La Navidad, el comercio y la penetración filipina”, *Op. Cit.*, pp. 18- 19.

<sup>84</sup> Oswald Sales Colín, *Op. Cit.* p 54.

trasladarse y zarpar mejor por Acapulco, pero no se le escuchó en ese momento y tendrían que transcurrir algunos años para que la palabra de Urdaneta fuera estimada y respetada. En sus apuntes del viaje que tituló: “*Memorias de las cosas que me parece será bien que el Rey nuestro Señor, tenga noticias de ellas para que mande proveer lo que mas fuere servido*”, Urdaneta expresaba su inconformidad en que fuese por Navidad de donde saliera esa expedición a Filipinas.

“pues es tierra mal sana, por lo cual los oficiales y gentes que residen en el dicho puerto muchas veces se enferman y mueren algunos...”<sup>85</sup>

Otra de las deficiencias de Navidad mencionada por Urdaneta era que había en el puerto muy pocos indios, lo cual resultaba un inconveniente si tomamos en cuenta lo importante que era la fuerza de trabajo indígena para todas las labores que requería la preparación de una expedición, por lo mismo se precisaba llevar a dicho puerto indígenas de las regiones aledañas a la costa “y hasta los de los pueblos de Avalos”<sup>86</sup> los cuales “ *fueron sobre explotados al obligarlos a trabajar y a llevar grandes cantidades de alquitrán y jarcia desde sus lugares de origen*”.<sup>87</sup>

---

<sup>85</sup> P. Mariano Cuevas, *Op. Cit.*, pp. 188- 189.

<sup>86</sup> Los pueblos de “Avalos” se encuentran al sur de los actuales Estados de Jalisco y Colima y Noroeste de Michoacán. Urdaneta conocía muy bien esta región porque a mediados de la década de 1540, por encargo del Virrey don Antonio de Mendoza se le nombró visitador de los pueblos de Zapotlán, Jiquilpan, Ameca, Amula y los Valles de Autlán, Milpa, Ispuchimilla y el puerto de la Navidad. Francisco Santiago Cruz, *Op. Cit.*, p. 46.

<sup>87</sup> Jaime Olveda, “La Navidad, el comercio y la penetración filipina”, *Op. Cit.*, pp. 21- 23.

Otro fundamento de mucho mayor peso fue sin duda la postura que tomaron los comerciantes de México ante la insinuación de que fuera Navidad el puerto que recibiese a las Naos de oriente. Se oponían rotundamente a esta propuesta porque les perjudicaba el hecho de que Navidad estuviera tan lejos de la ciudad de México y que tuviera como ciudad intermediaria a Guadalajara, la cual llegaría a tener un papel protagónico en el tráfico transpacífico novohispano, y con ello, muchas ganancias; en un caso tal, la audiencia de Guadalajara adquiriría un peso político y comercial estratégico y los comerciantes de la capital del virreinato podrían llegar a tener una competencia regional muy importante, lo cual no era nada conveniente para el monopolio que ya se estaba gestando por parte de los comerciantes de la Ciudad de México.

Olveda señala que el astillero que se había establecido en Navidad, desde años anteriores a 1565,<sup>88</sup> fue destruido justo antes de que iniciara la expedición de Legazpi-Urdaneta.<sup>89</sup> Seguramente los comerciantes de México ya preveían el lugar tan preponderante que jugarían los puertos de la costa sudoccidental novohispana relacionados con el comercio de Filipinas. No solamente los puertos naturales de los actuales estados de Colima, Jalisco y Michoacán, que fungirían como entrada por los que se filtrarían, a menor escala, gente y mercancías del oriente, sino en particular el

---

<sup>88</sup> De hecho en La Navidad se construyó la flota en la que salió Ruy López de Villalobos en 1542.

<sup>89</sup> Jaime Olveda, *Op. Cit.*, pp. 21- 23.

puerto que fuera elegido como destino del galeón, como entrada continental del comercio con el oriente de Asia.

Urdaneta debió tener bastante claro el proyecto español de navegación interoceánica y los grandes beneficios que traería la vinculación entre Filipinas y Sevilla cuando objetaba que había 115 leguas de Navidad a la Ciudad de México y más de 180 hasta Veracruz, mientras que de Acapulco se encontraba a sólo 65 leguas de la capital novohispana.<sup>90</sup>

En cuanto a Zacatula, este asentamiento portuario fue reconocido por orden de Hernán Cortés—había sido reconocido y conquistado en 1523 por Juan Rodríguez de Villafuerte. Había sido poblada entonces con 122 vecinos, pero para 1580, había decaído cuando tenía solamente 13 vecinos estantes.<sup>91</sup> Cortés se habría interesado en mandar examinar la región en su búsqueda temprana de una salida hacia el Pacífico novohispano. Tan pronto se aseguró del sometimiento del Señorío Mexica, el extremeño envió a sus capitanes a explorar y reconocer las costas que se encontraban hacia el sur de sus operaciones. Fue así como en 1522, el grupo enviado por Cortés hacia la costa del Pacífico novohispano elegía la desembocadura del Río Zacatula para la construcción de un astillero, desde donde se procuraría, además de la construcción

---

<sup>90</sup> Thomás Calvo, *Por los Caminos de Nueva Galicia: Transportes y Transportistas en el siglo XVII*, “Colección de Documentos para la Historia de Jalisco”, México, Universidad de Guadalajara/ Centre Français d’études Mexicaines et Centraméricaines, 1997, pp. 114- 155

<sup>91</sup> *Relación de la Provincia de Zacatula*. En: Gerardo Sánchez Díaz, *La Costa de Michoacán, Economía y Sociedad en el Siglo XVI*, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, México, 2001, pp. 198-199.

de

navíos,

el



11) Las Costas del Mar del Sur según un plano que se conserva en el Archivo General de la Nación

continuar con las exploraciones hacia el poniente. Sin embargo, el transportar buena parte de los materiales para la construcción de los navíos, como el hierro para los cascos, las lonas para las velas, y los grandes mástiles, por la compleja orografía de la depresión del Balsas y de la Sierra Madre del Sur a través de un camino largo y aún

indefinido, entre Veracruz, la Ciudad de México y ese asentamiento portuario, representó una verdadera dificultad que hizo que ese proyecto fracasara.

El caso de Huatulco fue diferente. Según Borah entre 1537 y 1575 este puerto fue muy importante para el comercio que se estableció entre Nueva España y Perú. Las ventajas de Huatulco eran prácticamente las mismas que las que tenía Acapulco, excepto por su cercanía con la capital, ya que a pesar de contar con caminos prehispánicos -con los que Acapulco no contaba-, el camino de México a Huatulco era relativamente más largo, se encontraba a 120 leguas, No obstante sus ventajas: como los artesanos especializados en construcción naval, la seguridad que proporcionaba su geografía y su cercanía con Tehuantepec y Antequera al parecer su lejanía de la ciudad de México pesó más en la decisión. O tal vez sería precisamente esa relación con Tehuantepec y con Antequera, la que le restaría puntos como puerto idóneo para la llegada del galeón, de manera semejante que como sucedió con el puerto Navidad por su relación con Guadalajara.<sup>92</sup>

Según Borah, incluso Tehuantepec era un lugar más conveniente que Acapulco, además de que tenía una ubicación clave que comunicaba a las antiguas rutas aztecas con Centroamérica,<sup>93</sup> pero hay que notar aquí que desde que Cortés fracasó con el astillero que instaló en el Golfo de Tehuantepec demostró que los fuertes vientos del

---

<sup>92</sup> W. Borah, *Comercio y navegación entre México y Perú en el siglo XVI*, "Serie del Comercio Exterior de México 2", México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975, p. 59.

<sup>93</sup> W. Borah, *Comercio y navegación*, *Op. Cit.*, p. 63

norte que corrían del Golfo de México al Pacífico, destrozaban las embarcaciones ancladas en ese puerto. Al respecto de Ita apunta lo siguiente:

Las expectativas de la apertura de un canal transístmico en Tehuantepec fueron abortadas debido a la dificultad de hacer puerto en el Golfo del mismo nombre , ya que los vientos del norte provenientes del Golfo de México se encañonan entre los dos sistemas montañosos que flanquean el Istmo y soplan con gran fuerza de norte a sur hacia el Pacífico, impidiendo el arribo de las embarcaciones.

94

Dicho lo anterior vemos que la elección de Acapulco no fue al azar, Urdaneta conocía bien la costa y conocía también la región centro-occidental del virreinato, y por sus viajes anteriores sabía que el puerto tenía una excepcional condición portuaria. Era también conveniente para los comerciantes de la ciudad de México porque la audiencia de México tenía jurisdicción sobre Acapulco y no había ciudades importantes que mediaran entre el puerto y la capital, ni grupos de poder regional que pudieran llegar a restar protagonismo a los comerciantes del consulado. Fue por ello que recomendó que fuese allí, Acapulco, el punto de partida y llegada de Filipinas. La ubicación geográfica de Acapulco permitía navegar, casi en línea recta

---

<sup>94</sup> Lourdes de Ita, "Los puertos novohispanos durante los Habsburgo: su papel en los circuitos comerciales mundiales y sus efectos en la organización espacial", *Op. Cit.*, 2004, pp. 10- 11.

hacia Filipinas<sup>95</sup> y tal y como apuntó el virrey Enríquez en 1572 a Felipe II, Acapulco era el puerto más próximo a la ciudad de México.<sup>96</sup>

Las condiciones hidrológicas y geográficas del puerto, como en cualquier fundación, representaron ventajas y desventajas. Entre las primeras debemos rescatar los relatos de viajeros que entre los siglos XVI y XVIII hablaron sobre las implacables condiciones del fondeadero. Entre ellos encontramos a Diego de Artieda, Bernardo de Balbuena, Gemelli Carreri y Malaspina -entre otros tantos- quienes se refieren de las excelencias de la bahía ya que constituía un magnífico puerto natural en forma de herradura, con una amplia entrada, además era capaz de recibir “gran cantidad de barcos de cualquier calado” los cuales quedaban también al abrigo de las tempestades.<sup>97</sup> Esto se debía a las altas montañas que le rodeaban, las cuales impedían la entrada de fuertes vientos a la bahía permitiendo así que centenares de embarcaciones no necesiten para su seguridad, “*otro auxilio que el de unas débiles amarras*”.<sup>98</sup>

Además, su característica de “puerto natural” permitió prescindir de una mayor obra de infraestructura para su funcionamiento, ahorro que los españoles siempre buscaron.

---

<sup>95</sup> Jaime Olveda, *Op. Cit.*, p. 21.

<sup>96</sup> William Lytle Schurtz, *Op. Cit.*, p. 315.

<sup>97</sup> José Gorbea Trueba, *El Fuerte de San Diego en Acapulco, Guerrero*, “Guía Oficial”, México, INAH, 1960, p. 4

<sup>98</sup> Rolf Widmer, *Op. Cit.*, p. 102

Por tanto, en Acapulco, según datos más contemporáneos, *“tiene la suficiente capacidad y calado para contener cómodamente 100 buques de alto bordo y 200 menores.”*<sup>99</sup>

Widmer apunta otro argumento poco esgrimido en cuanto a la elección de Acapulco por Urdaneta y atribuye la selección portuaria transpacífica a la pertenencia de Urdaneta a la orden de los agustinos y dice:

Esta elección no es casual: Urdaneta pertenece a la orden de Nuestro Padre San Agustín y la única sección costera donde su congregación ejercía cierto control, gracias a los conventos de Chilapa y de Tlalpa, era exactamente Acapulco. Acto seguido se retoman los proyectos de 1540 tendientes a dotar a la bahía de una infraestructura mínima, el virrey ordena la terminación del camino arriero que sale de la ciudad de México en su último tramo, de Citlaltomagua al puerto. Urdaneta mismo promueve ante el prior del convento de Chilapa la construcción de un farol en la costa de Acapulco.<sup>100</sup>

Al respecto podemos mencionar que una vez establecido el comercio del galeón de Manila, durante muchas décadas, fueron los conventos que se encontraban en la ruta Acapulco- Ciudad de México, al igual que como sucedió en otras regiones, los puntos de escala en el camino, pues fungirían como hostales para los viajeros.

---

<sup>99</sup> Gral. José María Pérez Hernández, *Diccionario Geográfico, Estadístico, Histórico, Biográfico, de Industria y Comercio de la República Mexicana*, T. I, México, Imprenta del Cinco de Mayo, 1874, p. 28-29

<sup>100</sup> Rolf Widmer, *Op. Cit.*, p. 101.

Un elemento más que Urdaneta presenta al rey en una memoria de 1561, tres años antes de que zarpare su expedición, fue su potencial como astillero.

El puerto de Acapulco parece que tiene buenas partes para que en él se arme el astillero para hacer navíos e para que en él sea la carga y descarga dellos... por ser un puerto grande y seguro y muy sano y de buenas aguas y buena pesquería... y de esta ciudad (México) a él no hay de sesenta y tantas leguas arriba... y desde la Vera-cruz al dicho puerto hay hasta ciento e diez leguas poco más o menos... de manera que desde la Vera-cruz al puerto de Acapulco hay menos que al de la Navidad setenta leguas pocas más o menos, que es más del tercio del camino. E así mismo desde esta ciudad de México al puerto de Acapulco es más corto el camino que al de la Navidad poco menos de medio por medio, lo cual importa mucho para el acarreo de muchas cosas que se han de llevar por tierra al puerto de Acapulco, desde Veracruz como de esta ciudad.<sup>101</sup>

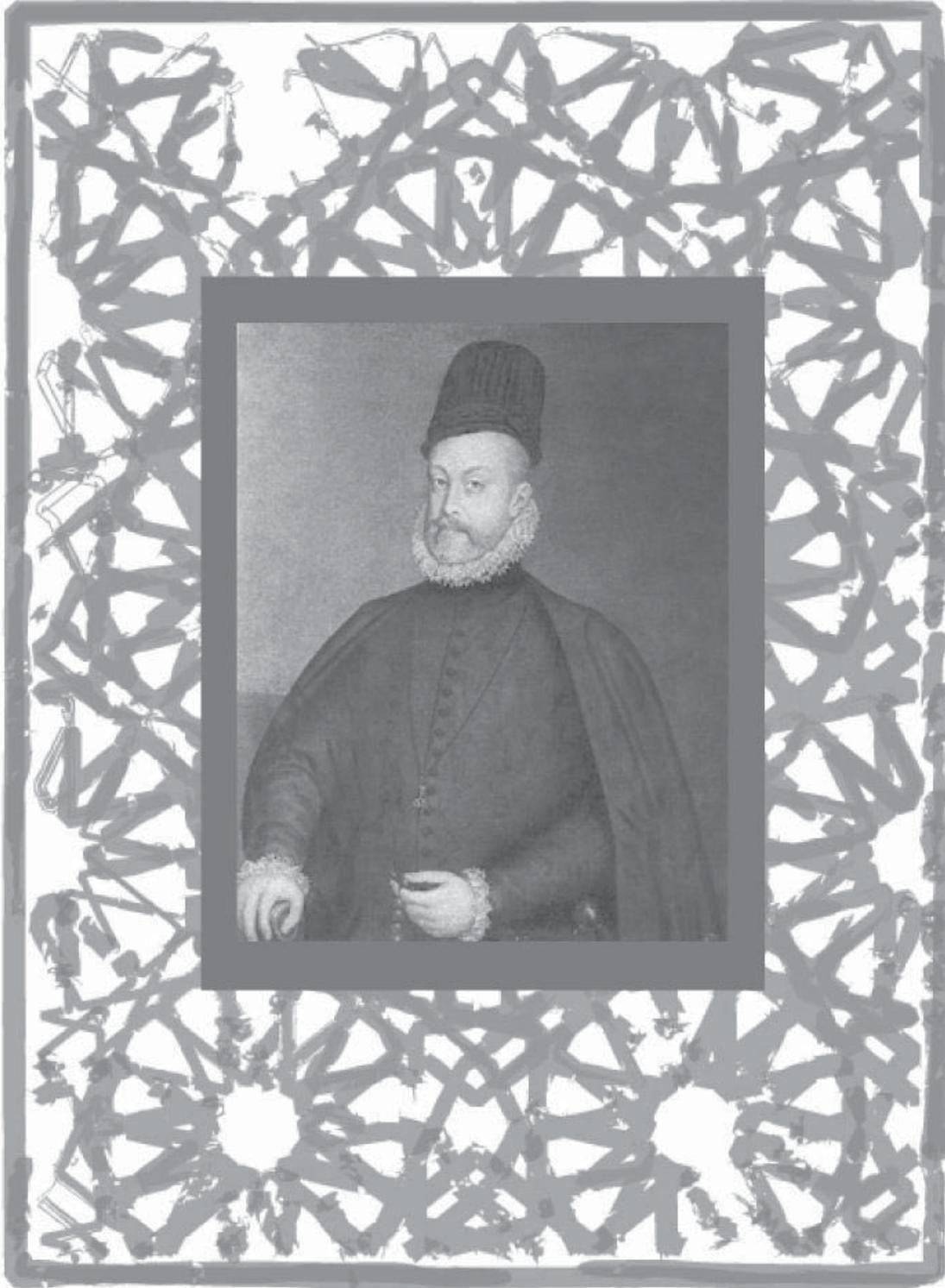
En el comentario de Urdaneta es clara la concepción que tenían el rey, el virrey, los comerciantes de la ciudad de México y los propios novohispanos de que en el comercio trasatlántico el territorio fungía como un puente y como un mercado-escala en la comunicación comercial entre España y el oriente asiático.

Las razones para la elección de Acapulco las podríamos agrupar en cuatro.

1) Desde Acapulco la línea de navegación hacia Filipinas era más corta que de cualquier otro punto en la costa occidental novohispana ya fuese al norte o al sur.

---

<sup>101</sup> Hidalgo Nuchera, "Derrotero muy especial, hecho por Fray Andrés de Urdaneta, de la navegación que había de hacer desde el puerto de Acapulco para las islas del Poniente", citado en Sales Colin, *Op. Cit.*, p. 57.



12) El Rey Felipe II

<http://www.uam.es/otros/p3dr0/cuadros.html>

2)

Acapulco era el puerto que se encontraba más cercano a la Ciudad de México.<sup>102</sup> Si observamos el mapa también será el que encontramos más en línea recta que cualquier otro con relación a México.

3) Las características geográficas e hidrológicas del puerto le ofrecían seguridad a la bahía sin la necesidad de un fuerte. La seguridad que proporcionó la bahía a los navíos también fue un factor importante. Cubero Sebastián, en 1679 dijo al respecto: *"porque se puede cerrar con una cadena y por gran tempestad que haya, el galeón está muy seguro, porque es una Abadía rodeada toda de montes"*. En el mismo sentido Fernández de Navarrete, lo llamó, *"el mejor y más seguro puerto del mundo, como fue correctamente afirmado por ésos quien han visto muchos otros."*<sup>103</sup>

4) La relativa autonomía política de la zona costera en las inmediaciones de la bahía de Acapulco en relación a grupos locales y regionales de poder político y económico, lo cual favorecería a los comerciantes del consulado de la ciudad de México, quienes serían quienes desde la Nueva España organizarían y extenderían el comercio con Filipinas.

Fue así como Acapulco se constituyó en la única puerta, la única salida y entrada de América por el Pacífico, hacia el oriente asiático, la única conexión que España tuvo con Asia durante gran parte de la época colonial. *"De esta forma, si*

---

<sup>102</sup> Aunque veremos que el camino de Acapulco a México no fue fácil por la geografía, en teoría sí lo era.

<sup>103</sup> Ostwald Sales Colín, *Op. Cit.*, pp. 56- 57.

*Veracruz era el punto obligado de entrada a México de hombres y mercancías provenientes de la metrópoli, el destino de Acapulco estuvo marcado durante dos centurias por la misma función de garganta y puerto obligado de salida de hombres (funcionarios, clérigos, militares y no muchos pobladores) y productos (sobre todo plata) hacia el archipiélago, y de arribada del comercio procedente de Filipinas (las exóticas mercancías orientales). Sobre este eje Sevilla, Veracruz, México y Acapulco pivotaron las relaciones humanas y comerciales entre España y sus lejanas posesiones pacíficas.*<sup>104</sup>

Así, Urdaneta sería como dice Chaunu, el ejecutor del sueño de Colón al brindarle por fin a España la ruta de la especiería.<sup>105</sup>

## **EL CAMINO DE ACAPULCO A LA CIUDAD DE MEXICO.**

Los caminos guardarán las huellas de las formas de vida de los que por ellos han transitado a través de los tiempos, también de su comercio y de los productos que por ellos se han transportado. En México fueron los pueblos prehispánicos los que trazaron las primeras rutas camineras actuales, por tanto aún existen caminos con un origen muy antiguo. Los caminos actuales son una herencia parcial de los antiguos, ya que

---

<sup>104</sup> Ramón María Serrera, "El Camino de la China" en *Filipinas, Puerta de Oriente, de Legazpi a Malaspina*, Madrid, SEASEX, 2003, p. 114

<sup>105</sup> Pierre Chaunu, *Op. Cit.*, pp. 25- 26

representan estructuras que cambian muy lentamente; algunas rutas podrían seguir siendo prácticamente las mismas, otras habrían disminuido en su importancia relativa y ahora serían sólo brechas y caminos secundarios.

Es una tarea tan fascinante como compleja el procurar reconstruir la red de caminos por la que los flujos de mercancías de procedencias muy distintas, iban y venían por el virreinato durante los primeros siglos de colonización española, Por allí habrían circulado las noticias de toda índole, por todas esas brechas y veredas habrían pasado las mulas cargadas que atravesaban de una estancia a otra, viéndose en la necesidad de cruzar ríos caudalosos, montañas colosales, orografías abruptas para poder llegar a la Ciudad de México, a otras ciudades importantes, a las regiones productoras y a los puertos, donde esperaban la llegada de una flota, de un galeón.

En este sentido ya hemos resaltado la importancia de Acapulco como el enclave americano de tráfico comercial con el oriente, ruta comercial que ha sido una de las más importantes en la historia de la colonia novohispana. Por ello y por todas las consecuencias de índole económica y espacial que este comercio tuvo, es necesario definir las dimensiones históricas de dicha ruta comercial.

El primer punto a discutir corresponde al puerto y a su pésima infraestructura urbana. Con los grandes capitales que cada año pasaban por Acapulco, consideramos que la inversión relativa en el asentamiento, podía haber llegado a ser un centro urbano de relativa importancia. No obstante, no fue así. Este planteamiento nos lleva a

proyectar una de nuestras hipótesis más importantes la cual radica en que durante toda la época de los Habsburgo existió si no una legislación o normativa estrictamente dicha, pero sí una tendencia que limitó la apertura de los puertos comerciales ultramarinos en las colonias españolas y además se mantuvo una política que consistía en el despoblamiento de las costas novohispanas.

En relación a esto, hay algunas ordenanzas que así lo demuestran

Las ordenanzas de 1573 -sólo 8 años después del descubrimiento de la *tornavuelta*- nos describen en cada uno de sus detallados puntos, cómo debía planearse y organizarse la fundación de ciudades, villas y pueblos. En la ordenanza 41 que se titula “*Que no se pueblen puertos, que no sean buenos y necesarios para el comercio y defensa*” se apunta:

“No se elijan sitios para pueblos abiertos en lugares marítimos, por el peligro que en ellos hay de Cosarios, y no ser tan sanos, y por que no se da la gente a labrar y cultivar la tierra, ni se forman en ellos tan bien las costumbres, si no fuere donde hay algunos y principales puertos, y de estos solamente se pueblen los que fueren necesarios para la entrada, comercio y defensa de la tierra.”

Esta ordenanza es muy imponente. Si la leemos con cuidado podemos ver puntos muy significativos con respecto tanto a la limitación para la fundación de puertos como a la ausencia de población de los mismos. En ella leemos que no se deben elegir sitios costeros, entre otras causas por que no son sanos, porque la gente no es

trabajadora y tiene malas costumbres y porque la tierra es difícil de labrar en estos lugares debido a su clima extremadamente seco y cálido.

También en esta ordenanza encontramos la frase que menciona “donde hay algunos principales puertos”, expresión en la que se está aludiendo a los principales puertos comerciales existentes para ésta época: Veracruz y Acapulco. Si tomamos la declaración tal cual, vemos que se apuntan dos instrucciones de poblamiento para estos dos casos excepcionales: en primer lugar para el rubro específicamente comercial -para Veracruz los géneros españoles y europeos y para Acapulco los productos chinos- y para su defensa, en caso de necesitarlo a causa de los ataques de “corsarios” -sobre todo ingleses- por que ya desde la segunda década del siglo XVI, los piratas amenazaban el imperio ultramarino español.

Recordemos que para esta época se dieron invasiones agresivas contra las posesiones americanas de la Corona española particularmente por parte de marinos ingleses apoyados por su reina Isabel I, quien creó en sus aventureros a una nueva clase social privilegiada que amenazaba constantemente a las colonias de España. Un hecho decisivo de esta política la encontramos en una fecha crucial de las relaciones anglo- españolas: 1568, fecha en la cual uno de los primeros piratas ingleses, John Hawkins, llegó a las costas de Veracruz las cuales se consideraban impenetrables para los extranjeros, este hecho llevó a realizar cambios en la protección portuaria.<sup>106</sup> En el

---

<sup>106</sup> Eurné Farías Escalera, *Los Hawkins: pioneros de la piratería inglesa en América*, tesis para obtener grado de Licenciatura, Facultad de Historia, UMSNH, 2002

caso de Veracruz se comenzó con la fortificación de dicho puerto y se evitó que se fundasen pueblos o asentamientos importantes en las costas tanto del Golfo de México como del Pacífico Novohispano. No obstante todo esto, por un lado los piratas representaron una gran amenaza al monopolio español, pero por el otro también aparecerá el interés imperial de invertir lo menos posible en la infraestructura urbana de los asentamientos coloniales. Por ello, si gastar en dos fortificaciones para los dos únicos puertos en las largas costas pacífica y atlántica, era demasiado, cuanto más si se abrían otros puertos.

En la ordenanza 92 de Felipe II titulada “*Que el territorio no se tome en puerto de Mar, ni en parte que perjudique*” se reitera lo anteriormente citado:

[...] Territorio y término para nueva población no se pueda conceder, ni tomar por asiento en Puertos de Mar, ni en parte, que en algún tiempo pueda redundar en perjuicio de nuestra Corona Real, ni de la República, por que nuestra voluntad es, que queden reservados para Nos.

Al respecto Lourdes de Ita, en su libro sobre viajeros isabelinos durante el siglo XVI, reitera cómo fue que para evitar que los asentamientos costeros fuesen atacados por piratas ingleses, la Corona española tendió a llevar a cabo el despoblamiento de los mismos y su reubicación en poblados del interior, como fue el caso de Santa Cruz de Huatulco que fue movido a Santa María de Huatulco.<sup>107</sup> La compleja cuestión de -como vemos- fue un hecho influyente para este nada casual

---

<sup>107</sup> Lourdes de Ita, *Viajeros Isabelinos...Op. Cit.*, pp. 196- 197

despoblamiento costero, que influirá determinadamente en el ordenamiento del espacio novohispano, lo cual nos vincula con otra hipótesis a demostrar, la cual puntualiza que el *foreland* de Acapulco tuvo una mayor fuerza que su *hinterland*. Con esto queremos decir que la “despoblación de las costas” impidió que el puerto tuviese una vinculación permanente con las actividades económicas de su región. Por ello planteamos en una hipótesis que el impacto del puerto hacia el interior de su región – *el hinterland*- fue relativamente débil, sin embargo, su *foreland* o impacto del puerto hacia el exterior del espacio marítimo fue mucho más amplio, extenso e importante como ya hemos dejado claro.

Acapulco en Nueva España no tenía mucha más razón de su existencia que la feria anual cuando atracaba en sus costas la Nao de China. Generalmente era en el invierno cuando Acapulco se convertía en el puerto más concurrido del Nuevo Mundo; sin embargo la mayor parte del año el puerto acapulqueño se convertía en un “pueblo de pescadores negros y mulatos”<sup>108</sup> que fue como lo refirió Gemelli Carreri a fines del siglo XVII el cual dijo:

En cuanto a la Ciudad de Acapulco, me parece que debía dársele el nombre de humilde aldea de pescadores mejor que el engañoso de primer Mercado de la Mar del Sur y escala de la China, pues sus casas son bajas y hechas de madera, barro y paja, no habitando más que negros y mulatos. Terminada la feria que se hace en el puerto con ocasión a la llegada de la Nao de la China y de las naves del

---

<sup>108</sup> Citado por Rolf Widmer, *Op. Cit.*, pp. 112- 113

Perú, se retraen los comerciantes españoles, los oficiales reales y el castellano a otros lugares, por causa del mal aire que reina en aquel, y así queda desolada la ciudad.<sup>109</sup>

Clausurada la feria, la bahía quedaba casi desierta y el movimiento se transportaba a lo ancho y largo del territorio novohispano y a Acapulco no le esperaba alguna otra actividad importante hasta transcurrido otro año en que llegase un nuevo galeón. No obstante que como vemos allí no hubo infraestructura alguna, el comercio no se vio alterado en ninguno de sus aspectos, al menos por éstas causas y cada año, durante los casi doscientos cincuenta años que duró el intercambio de la Nao de China, se habló constantemente de la falta de lugares para hospedarse, del mal clima, de las enfermedades, de la mala sanidad del puerto, de lo pésimo de sus caminos. Aún así, la situación de Acapulco pareció inalterable pues vemos cómo a principios del siglo XIX, cuando Humboldt vino a territorios americanos, la situación no había cambiado.

En este pueblo de construcciones de *“ramas entrelazadas y unidas con tierras y cubiertas de paja, sin techo, en forma de cabañas”*<sup>110</sup> que eran frecuentemente consumidas por los incendios, fue a donde llegaron año tras año las mercancías valiosas y por donde pasaba se vio fluir la plata en cantidades millonarias.

---

<sup>109</sup> Giovanni Francesco Gemelli Careri, *Op. Cit.*, pp. 5- 13

<sup>110</sup> Este tipo de construcciones ofrecían, según Widmer, una buena protección contra los terremotos pero no contra los incendios ya que a principios del siglo XVII hubo tres incendios que prácticamente acabaron con todo debido a lo frágil que resultaban este tipo de construcciones. Fue hasta 1650 que se sustituyó la paja por las tejas, que eran menos flamables. Rolf Widmer, *Op. Cit.*, p. 114.

Así, no encontraremos un desarrollo urbano importante en Acapulco ni allí, ni a sus alrededores. La vinculación que el puerto tuvo fue más hacia el exterior.

A este pobre desarrollo portuario le agregaremos la casi nula población estable en el puerto, lo que impedirá la creación de centros y redes de abastecimiento para su desarrollo y funcionamiento. Con respecto a la edificación urbana Hassing apunta:

Esas necesidades -principalmente de alimento, materias primas y población- se satisfacen con base en otras ciudades y, mas reveladoramente, en las zonas rurales circundantes. Por ello, una consecuencia importante de la urbanización es no sólo una simbiosis entre la ciudad y el campo, sino una activa reestructuración de las relaciones entre ciudad y los campos que la mantienen.<sup>111</sup>

La población de Acapulco vio mermada su población autóctona debido a las famosas epidemias del siglo XVI que afectaron más que a nadie, a las poblaciones costeras del actual estado de Guerrero. Esta situación es muy notable porque al encontrarse poco vinculada y sin una población densa se tuvo que importar desde el siglo XVI, mano de obra esclava para trabajar en las haciendas cacaoteras y ganaderas de la costa.<sup>112</sup> Y si a esta circunstancia le agregamos el hecho de que asiáticos que al bajar de la Nao se quedaban en territorio novohispano, estamos

---

<sup>111</sup> Ross Hassig, *Op. Cit.* pp. 13- 15

<sup>112</sup> Las haciendas cacaoteras fueron muy importantes porque surgieron justo después de la desaparición de las encomiendas de la costa Pacífica a mediados del siglo XVI y las hubo muy sobresalientes en las jurisdicciones tanto de Zacatula como de Acapulco. Y casi simultáneamente surgieron también las de ganado, las cuales tenían como objetivo abastecer de carne a la región. Jesús Hernández Jaimes, “El comercio del algodón en las cordilleras y costas de la Mar del Sur de Nueva España en la segunda mitad del siglo XVIII”, en *Mercaderes, comercio y consulados de nueva España en siglo XVIII*, Guillermina del Valle Pavón (coord.), México, Instituto de Investigaciones José María Luis Mora, 2003, p. 226.

hablando de una combinación racial que pronto se convertirá en un evento muy familiar. Ya para el siglo XVII el puerto es considerado un asentamiento no indígena con habitantes negros, filipinos o “chinos”, mulatos y uno que otro español. *“En realidad, Acapulco tomó desde un inicio tintes de una sociedad afroestiza -negra, parda o morena-; la terminología oficial vacila, los europeos y criollos constituyen la minoría, con el pretexto de que el lugar es malsano, “atestado de mosquitos y de alacranes y de otros animales y chinches, todos muy venenosos”, los blancos rehuyen el puerto.”*<sup>113</sup>

Acapulco será entonces -al igual que Veracruz, como lo ha dejado dicho Chaunu- solamente un lugar de tránsito, “un punto de carga y descarga” en el que según las diferentes crónicas que describen al puerto en distintas épocas (Gemelli Carreri, Francesco Carletti y Humboldt), encontraremos dificultades a la llegada del Galeón tales como el alojamiento y el abastecimiento para los miles de visitantes que asistían anualmente a la feria de Acapulco. Carletti fue al parecer el primer extranjero que nos dejó un testimonio sobre el lugar a finales del siglo XVI. El mercader italiano en su crónica de 1593 cuenta que el pueblo contaba con apenas veinte casas de españoles y casi un siglo después, Gemelli Carreri en tono burlón se refiere al ya entonces famoso puerto como un pueblo de “negros y mulatos”.

---

<sup>113</sup> Rolf Widmer, *Op. Cit.*, pp. 112- 113

Chaunu, en su artículo sobre Veracruz, menciona una situación que será muy similar a la de Acapulco:

Cuando la flota llega, a lo ancho y largo de la costa, cuando permanece ahí por algún tiempo, Veracruz no es ya Veracruz... una flota tiene, en promedio, entre dos mil y cuatro mil hombres, fuerza que sobrepasa mucho a la de la población fija en Veracruz... cuando llega la flota, la oleada salvaje de los rudos arrieros baja del Anahúac, un millar de hombres tal vez, dos tres mil bestias. La población de Veracruz se triplicaba. Veracruz ya no es Veracruz. Es casi el terreno de la violencia; el capitán general es el amo ahí, como a bordo...Veracruz es, ante todo, una ciudad episódica, un confluente que va y viene.<sup>114</sup>

En Acapulco a la llegada de la Nao, el movimiento que vivía el puerto era increíble, ya que además de los que llegaban en el Galeón, arribaban también comerciantes y mercaderes de toda la Nueva España y -al menos en la última mitad del siglo XVI- de Perú, además de cientos de recuas, asnos y mulas. Oteiza Iriarte nos describe la situación que se vivía en el puerto en esa época:

La afluencia de asistentes a la feria tomaba, en algunas ocasiones, proporciones tales, que se quintuplicaba la población, resultando un verdadero problema el mantenimiento de tanta gente, al igual que eso mismo sucedía con las acémilas que por miles llegaban, además de las que eran para el transporte de personas, había otras para la carga.<sup>115</sup>

---

<sup>114</sup> Pierre Chaunu, *Veracruz.*, *Op. Cit.*, pp. 542- 543.

<sup>115</sup> Tomás Oteiza Iriarte, *Op. Cit.*, p. 89.

El impacto de la feria en el puerto debió ser importante pues ni el puerto de Veracruz en el Golfo de México ni el puerto de Acapulco en el Pacífico, estaban ocupados durante gran parte del año. Otro factor que impidió el desarrollo urbano de Acapulco fue sin duda la cuestión geográfica. Las distancias y las limitaciones en el transporte, las condiciones de los caminos de la época, serán otra constante para el desenvolvimiento del puerto y de cómo se organizó el espacio regional.

Aún cuando la elección de Acapulco fue por su cercanía con la Ciudad de México, la geografía y el paisaje que rodean Acapulco es bastante accidentada y el camino del puerto a la ciudad era muy cansado, largo y difícil.

Para documentar estos hechos volvemos a los relatos y crónicas de los muchos viajeros, cronistas y conquistadores que por allí pasaron en muy distintas épocas. Por ejemplo, el cosmógrafo real Sigüenza y Góngora dijo a finales del siglo XVII que Acapulco era tan hermoso y seguro como insano y desagradable, recalcando su clima caluroso y las pésimas condiciones higiénicas que prevalecían en el puerto.<sup>116</sup>

El tema de los caminos novohispanos es un asunto complejo pues su origen proviene desde las culturas prehispánicas, por tanto es difícil precisar cuándo fue que quedaron establecidas las rutas principales ya que, además, los caminos fueron cambiando con el transcurrir del tiempo y así, mientras unos fueron principales en una época, en otra fueron otros y todo dependía de cuáles fueran las actividades del grupo

---

<sup>116</sup> José Gorbea Trueba, *Op. Cit.*, p. 4

humano que los transitara. Su función siempre fue la misma: comunicar a un lugar con otro. En la época prehispánica serán los comerciantes y los guerreros quienes más transitarán por las veredas que iban a los centros económicos más importantes del territorio mesoamericano puesto que eran ellos los que mejor conocían el territorio.

A la llegada de los europeos a territorio azteca, las principales rutas estaban ya trazadas y todas llevaban de Tenochtitlán hacia todas las direcciones, como sucederá después con la sustituta de Tenochtitlan, la ciudad de México. Así que podríamos asegurar que los españoles solamente transformaron aquellas que eran veredas prehispánicas en los famosos “caminos de herradura” los cuales se fueron extendiendo según avanzó la colonización. Pérez Elías plantea que fue gracias a estas rutas, que a los conquistadores les fue fácil adueñarse de los dominios aztecas y de los señoríos independientes en la región de Mesoamérica.<sup>117</sup>

Según la hipótesis de Moreno Toscano y Florescano, la organización espacial *es producto de las relaciones sociales de dominio prevalecientes en los sucesivos tiempos históricos de una región.*<sup>118</sup> Si partimos de esta teoría debemos tomar en cuenta el proyecto de los Habsburgo para la organización del espacio novohispano, el cual tomó como punto de partida la organización que del territorio tenían las sociedades prehispánicas. Siguiendo este patrón, se tomará a la Ciudad de México -

---

<sup>117</sup> Antonio Pérez Elías, “Los caminos antiguos” en *Los caminos mexicanos*, México Secretaría de Obras Públicas, 1964, p. 8.

<sup>118</sup> Alejandra Moreno Toscano y Enrique Florescano, *El sector externo y la organización espacial y regional de México (1521-1910)*, *Op. Cit.*, p. 13

antes Tenochtitlán- como el centro político, económico y social más importante. Aquí existe un punto importante que se debe tomar en cuenta ya que durante el Señorío Mexica el punto final de las mercancías era Tenochtitlán y por lo tanto las ganancias quedaban en el territorio, existía un flujo retributivo económico que se quedaba al interior de la zona denominada como Mesoamérica, por el contrario en la colonia, ese punto quedará más lejos: España, y las ganancias no quedarán en la Nueva España, lo cual es un punto que sobresale porque en gran medida no se destinarán ganancias para el desarrollo de obras urbanas en la Nueva España. Tal vez por ello no hallemos caminos bien trazados y planeados hasta bien empezada la colonización, por ello no encontramos construcciones hidráulicas ni de ingeniería, como fue el darle solución al problema constante que provocaba la ausencia de puentes. Como bien dijo Chaunu *España gobierna, pero no administra.*<sup>119</sup>

Y para reforzar todo lo anteriormente dicho, Chaunu afirma:

La presencia española se afirma, en cambio, en un grupo de ciudades ligadas por caminos que no son mas que senderos. En el continente y en las islas, España no está verdaderamente presente sino en algunos puntos.

Así pues, según nos comenta también Hasing- *“la economía mexicana en conjunto quedó subordinada a la economía expansiva del imperio español...los acontecimientos de la nueva colonia se enfocaron principalmente a las necesidades de la economía*

---

<sup>119</sup> Pierre Chaunu, *Veracruz, Op. Cit.*, p. 525

*externa.*<sup>120</sup> Y por ello solamente encontramos determinados puntos verdaderamente representados por la autoridad española donde el agente centralizador será la Ciudad de México.

El camino que iba de Acapulco a la Ciudad de México fue muy precario a pesar de la importancia en que radicaba el transportar las mercancías asiáticas, que en el caso de la porcelana, eran productos sumamente frágiles. Lo que sí quedará clarísimo fue la importancia que le dio la política española a las exportaciones, siempre hacia fuera, impidiendo un desarrollo “hacia adentro”. En el caso del camino hacia el otro puerto novohispano importante, Veracruz, encontramos que estuvo en mejores condiciones que el de México- Acapulco.

Traduciendo esta situación a nuestra región, la lógica colonial de entonces nos indica que a la Corona nunca le interesó que en torno o alrededor de Acapulco se creara y desarrollara una región económica importante porque en general se utilizó al puerto como un punto en el que se solamente se recibían las mercancías para de allí transportarlas primero por territorio novohispano y después hacia la península. De allí surge la premisa de cómo España vio durante mucho tiempo al continente americano como el gran obstáculo que le impedía comerciar directamente con Asia.

Si a Acapulco se le dio el privilegio de ser el único puerto con el derecho a comerciar con el Archipiélago, fue porque se tenía que elegir uno y se decidió que

---

<sup>120</sup> Ross Hassig, *Op. Cit.*, pp. 173- 175

fuera éste y no otro, pero de allí a tener la iniciativa de crear vínculos que lo hicieran ser más que un puerto receptor de uno de los flujos comerciales más importantes de la Nueva España no encontramos ninguna razón colonial. Por tanto no podremos comprender el desarrollo y desenvolvimiento del puerto sin su constante y dependiente vinculación con la Ciudad de México ya que como vimos, uno de los motivos de su elección fue precisamente la distancia de su camino a la ciudad de México y al cual desatinada y paradójicamente encontraremos constituido -hasta bien entrado el siglo XX - por una sencilla brecha que fue por la que se transitó durante siglos, el comercio más deseado de las colonias americanas.

## **LAS CARACTERISTICAS DEL TRAFICO Y LOS PRODUCTOS TRANSPORTADOS**

Constituida Manila como la capital de las Filipinas por orden de Legazpi en el año de 1571, establecida la ruta tanto de ida como de regreso por la que tanto se había esperado, elegido el puerto después de tantas interrogantes, faltaba lo primordial: establecer las normas del tráfico, lo cual en la práctica se llevó a cabo en un largo y prolongado proceso. Sin embargo, mientras las autoridades reales lograron ponerse de acuerdo, pasaron muchos años y las primeras Naos de China o Galeones de Manila - como se les ha llamado- cruzaron el Pacífico abarrotadas de mercancías chinas las cuales se constituirán en muy poco tiempo en el comercio más envidiado de la colonia.

La riqueza que proporcionaban los productos asiáticos era de las más retribuidas en todo el virreinato ya que como bien nos dice Alejandra Moreno Toscano los productos que salían de España al salir de Sevilla eran ya de segunda mano y al irlos repartiendo por todo el territorio novohispano iban siendo de tercera, cuarta o quinta, al mismo tiempo que iban aumentando sus precios por la gran cantidad de impuestos que sobre ellos existían.<sup>121</sup> Con los productos asiáticos sucedía un caso muy similar ya que el camino y recorrido que debían transitar primero por mar y luego por tierra hasta su destino final en Sevilla era el más largo y costoso de la época porque los productos asiáticos fueron los que hicieron en trayecto más largo: Filipinas-Acapulco-Ciudad de México- Veracruz- Sevilla.

Como era de esperarse este circuito encarecía su precio de una manera exagerada, también se debe de tomar en cuenta que el tipo de productos que Asia proporcionaba, en su mayoría eran suntuarios o de lujo, lo cual incrementaba mucho su valor. Entre los productos que el Archipiélago proporcionaba encontramos:

Desempacábanse las jaulas conteniendo vajillas de transparente porcelana, más apreciadas que las mejores de Europa; mantos bordados en seda con los dibujos más exóticos; ídolos de bronce de gran valor y extrañas formas; medallones de oro con incrustaciones de piedras preciosas; collares de piedras finísimas y de gran tamaño; figuras de marfil; tapices de curiosos dibujos; balaustradas de túbago y calamina; muebles tallados con incrustaciones de fino

---

<sup>121</sup> Alejandra Moreno Toscano y Enrique Florescano, *El sector externo y la organización espacial y regional de México (1521-1910)*, Op. Cit., p. 16

metal, presentando todo, el conjunto atractivo y fascinante de las riquezas de oriente, cuyos aparadores naturales eran escaparates y mostradores de la feria de Acapulco.<sup>122</sup>

La porcelana y la seda fueron probablemente los productos que más se importaron a la América española. Sólo al recién estrenarse este tráfico encontramos que en los dos galeones de 1573, arribaron al puerto “712 *piezas de seda china* y 22.300 *piezas de porcelana fina, con cantos dorados y otras*”.<sup>123</sup>

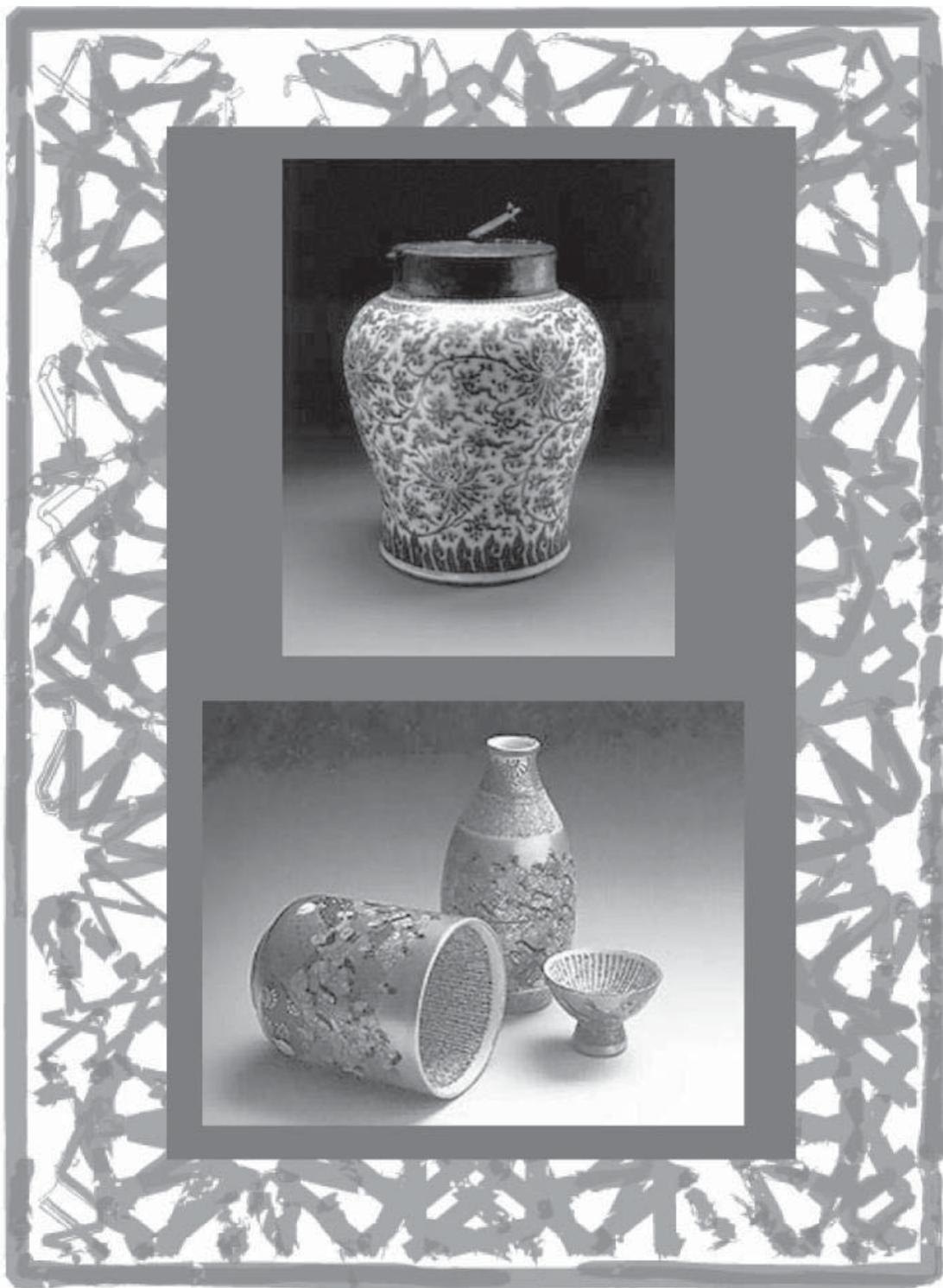
La porcelana arribaba a Acapulco en sus más múltiples formas: jarrones, vajillas, tibores, etc. y como han dicho especialistas en el tema, para el siglo XVII era muy común encontrar muchas de las casas novohispanas decoradas con piezas de loza china.

Del mismo modo la seda en todos sus grados: de manufactura tanto floja, cruda o torcida, en madeja, terciopelos, rasos, damascos, satines, brocados, camisas, batas, colchas, vestidos, servilletas, etc. Según Silva Mandujano, los textiles en general

---

<sup>122</sup> Tomás Oteiza Iriarte, *Op. Cit.*, pp. 87- 90

<sup>123</sup> Lytle Schurz, *Op. Cit.*, p. 65



13) Porcelana china siglos XVI- XVII

constituyeron el rubro más sobresaliente: *“La mayor parte eran de seda y algodón, algunos de lino y cáñamo. Venían en distintas formas, es decir, como telas, ropas, medias y mercería, y en calidades muy distintas, desde mantas de algodón de muy baja calidad hasta sedas entretejidas con hilos de oro y plata. La mayoría provenían de China o de alguna región de Asia.”*<sup>124</sup>

Anterior a la introducida de Asia debemos apuntar que la producción de seda en Nueva España fue bien conocida desde recién instaurada la colonia, pues desde la época del primer conquistador, Cortés, se mencionan sus plantíos de moreras en Yautepec; sin embargo su producción en tierra americana nunca prosperó, en primera porque no se fomentó mucho entre la población indígena<sup>125</sup> y en segunda porque al establecerse el comercio con Asia, se vio como un caso perdido el establecer este tipo de producción cuando se le traía en tan grandes cantidades y de tan buena calidad de las Filipinas. Incluso más adelante veremos cómo durante los siglos XVII y XVIII los españoles sevillanos se encontrarán insatisfechos con la seda que se importaba de Asia porque, al ser más barata que la que traían de España veían en decadencia su negocio. De hecho Schurz comenta que en general el rubro de textiles casi nunca llegaba a España pues todo se quedaba en la colonia y que de hecho la seda y textiles

---

<sup>124</sup> Gabriel Silva Mandujano, *La casa barroca, Op. Cit.*, p. 31

<sup>125</sup> Encontramos que durante la primer mitad del siglo XVI en que se cultivó la seda en la Nueva España se gravó con medidas fiscales bastante elevadas que en parte se imponían para que no se impulsara esta producción y de este modo favorecer a los comerciantes granadinos que sacaban grandes ganancias de la exportación de este producto. Lytle Schurtz, *Op. Cit.*, p. 28

chinos eran tan populares que “*son el vestido común de los naturales de la Nueva España*” y [...] “*todas las clases sociales -desde los indios de las poblaciones calientes de las tierras bajas- obligados por ley a llevar ropa, hasta el presumido criollo de la capital, se vestían con telas del Extremo Oriente: sedas chinas y algodones de Luzón o de la India.*”<sup>126</sup>

Un rubro que Silva Mandujano considera importante de tráfico y que además se consideraba de primera necesidad fueron las especias, particularmente la canela, la pimienta y el clavo.<sup>127</sup>

Así pues, las especias orientales fueron un nuevo elemento para la cocina llamada “criolla” en la cual se adquirió el uso de productos más especiales como la nuez moscada y el azafrán. Después venían la loza y marquetería (escritorios, biombos, cabeceras, etc.), productos considerados de lujo:

“La loza o porcelana eran generalmente chinas y se presentaban en gran variedad como vajillas, tibires y lujosos ornamentos religiosos. Dentro de los artículos de marquetería destacaban los escritorios y mesas ricamente decorados con marfil.”<sup>128</sup>

---

<sup>126</sup> Para el siglo XVIII, en 1720 el Virrey Revillagigedo escribió que apreciaba mucho el comercio de la Nao de China, entre otras cosas, porque “*surtía a las pobres gentes de México*”. Lytle Schurtz, *Op. Cit.*, p. 310

<sup>127</sup> Gabriel Silva Mandujano, *Op. Cit.*, p. 31

<sup>128</sup> Gabriel Silva Mandujano, *La Casa Barroca, Op. Cit.*, p. 31

Fue tal la riqueza y variedad de los productos que la Nao introdujo en territorio novohispano durante todo el periodo colonial que como menciona Carrera Stampa “se arrebatában de las manos de los mercaderes los damascos, tejidos de diversas clases, muselinas, medias para señoras, tápalos y “mantones de Manila”, las magnificas porcelanas, tibores, jarras y vajillas. Otros artículos de importación eran muebles de diversas clases y cera blanca. Y así -continúa Carrera Stampa- “casi no hay familia decente en México, donde no quede todavía alguna pieza de aquellos recuerdos”.<sup>129</sup>

Aquí debemos señalar otra pieza importante de este tráfico comercial que se refiere al centro desde donde se distribuían todas las mercancías a la Nueva España. Los productos que se embarcaban en Filipinas provenían de las muy distintas partes de Asia y Japón y estas eran concentradas en el llamado “Parián de los Sangleyes” al cual se le llamó así debido al nombre “sangleyes” con que los españoles llamaron a los chinos que iban al puerto de Manila para ayudar a mantener bien abastecido al nuevo reino.<sup>130</sup> Como se cita a continuación en un documento:

En esta ysla de lussón ay mucho bastimiento de arroz, puercos, cabras, búfalos. Ay oro mucho en rrespeto destotras y cosas de la china. La ysla de burnei terná casi 500 leguas de box; ay en ella oro, pimienta, sándalo, alcanfor y otras drogas. La de baguindanao y la de panae

---

<sup>129</sup> Carrera Stampa Manuel, “Las Ferias Novohispanas” *Op. Cit.*, p. 331

<sup>130</sup> Lourdes Díaz Trechuelo, “Legazpi y la integración de Filipinas en el Imperio de Ultramar”, en *Filipinas puerta de Oriente, de Legazpi a Malaspina*, Madrid, Sociedad Estatal para la Acción Cultural Exterior, 2003, p. 51

son casi cada vna de 300 leguas de box; la de panae, rrica de bastimentos, y la de baguindaNao, de oro, canela, pimienta; cada vna dellas está desviada casi 40 leguas deste puerto. La de masbat tiene muchas minas de oro. Ay otras muchas yslas, que por heuitar prolixidad no las quento.<sup>131</sup>

Schurz señala que ya en 1574 llegaron a Manila media docena de juncos chinos y ya en 1575 fueron muchos más, así que ya para 1576 se puede hablar de un tráfico sólidamente establecido.<sup>132</sup>

Recién establecido el comercio, salían Naos indistintamente de Manila tanto a Nueva España como al virreinato meridional de Perú, lo cual pronto se convirtió en un problema ya que al abrirse desde la Nueva España las rutas del Pacífico fue obvio que los peruanos se interesaran por dichas rutas, como refiere Bernal respecto a la tradición marinera de dicho virreinato:

los peruanos empezaron a interesarse por el océano que les quedaba enfrente y en cuyas costas habían fundado la capital del reino, Lima de los Reyes. Era natural que los peruanos tuvieran una mayor tradición marítima que los mexicanos. Para la Nueva España bastaba con la flota de la plata, empresa netamente peninsular, que la ponía en contacto con Europa. Perú necesitaba de esa flota de la plata española, pero también de una flota propia que llevara sus productos de Lima a Panamá y que trajera las mercancías

---

<sup>131</sup> “Copia de carta del P. Martín de Rada al Virrey de México, dándole importantes noticias sobre Filipinas.” Cebú, 8 de julio de 1569. AGI, Aud. de Filipinas, 79; 2 hs. fol. ; copia. [www.upf.edu/fhuma/eeao/projectes/che/s16/rada1569.htm](http://www.upf.edu/fhuma/eeao/projectes/che/s16/rada1569.htm)

<sup>132</sup> Lytle Schurz, *Op. Cit.*, p. 65

españolas, los virreyes, los obispos, misioneros, colonos, las leyes y reglamentos. Además necesitaba también naves que comunicaran a Perú con Chile, ya que el camino por tierra era casi imposible. ... Perú tenía que convertirse en país marítimo, al contrario de México con su capital y ciudades principales situadas todas ellas lejos del mar... así el 19 de noviembre de 1567, cuando acababa de llegar a Perú la noticia de la posibilidad del tornaviaje, salían del Callao dos naves...<sup>133</sup>

Como vemos, el caso de Perú fue un caso bien especial pero en el mismo sentido ya hemos mencionado el sistema colonial español siempre tuvo a la mano un sistema de leyes y prohibiciones que limitaron en gran medida el comercio que se tuvo con Asia. Sin embargo notamos que en un principio no se supo bien cómo regular tan mentado comercio hasta que se tuvo bien practicado, por lo tanto en un principio encontraremos situaciones que después no se permitirán, como fue el caso de que el Virreinato del Perú comerciase con productos asiáticos. Fue pues con el transcurrir de los años que se dictarán una serie de ordenanzas y cédulas reales que pondrán en regla cada una de las particularidades del comercio.

Como hemos mencionado, con el comercio de la Nao y sus productos se obtenían tantas ganancias que la principal preocupación de los peninsulares fue que los comerciantes peruanos viniesen a la Nueva España a adquirir dichos productos, esto en primera porque se creaba una competencia entre el comercio introducido de

---

<sup>133</sup> Rafael Bernal, *Op. Cit.*, pp. 69- 70

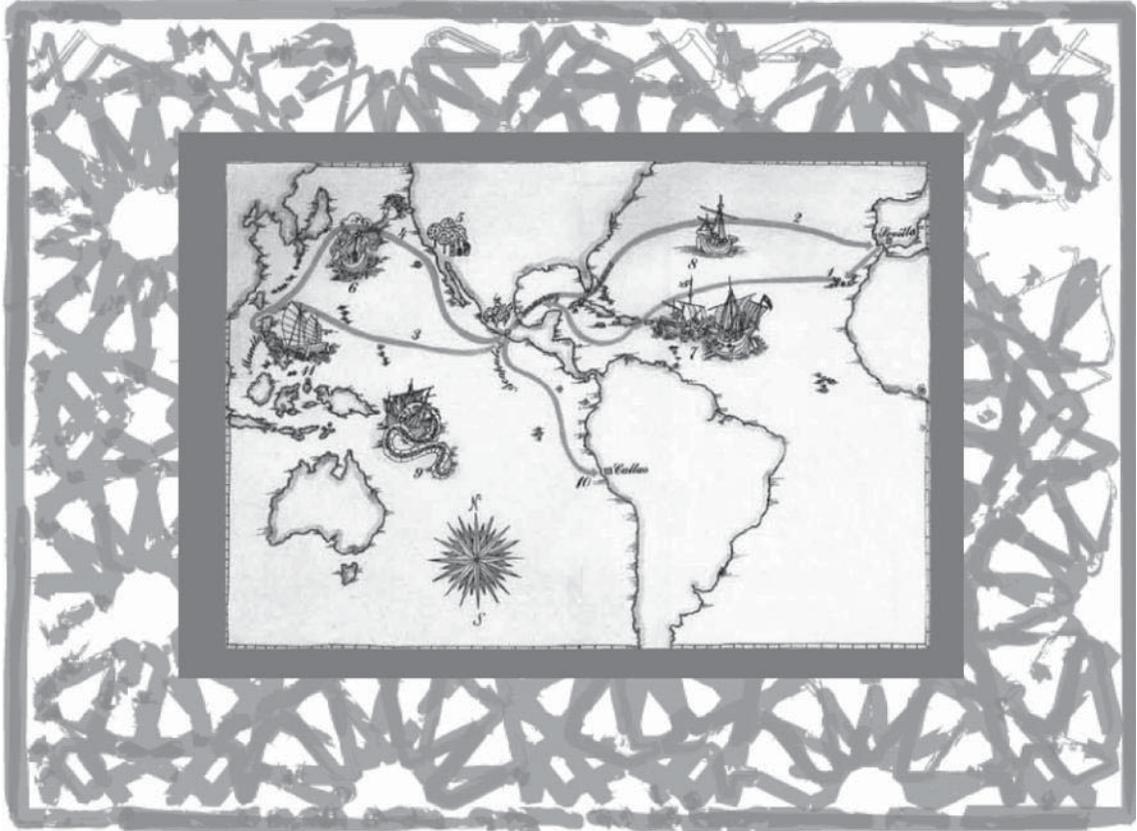
España y el de Filipinas, lo cual evidentemente dejaba en desventaja a los peninsulares. En segunda, porque, al ser tan amplia la red comercial con los peruanos dentro de ella, los españoles no podían controlar un comercio de tal magnitud además de que la fuga de capital y de metales como el oro y la plata era considerable.

Como menciona Pérez Herrero el comercio entre los dos virreinos -el de Perú y México- se dio desde los primeros momentos de colonización entre Acapulco, Huatulco, Guayaquil y el Callao, por parte de México se exportaban desde productos agrícolas hasta manufacturas así como la reexportación de productos europeos que entraban por Veracruz, como lo fueron caballos y armas. Todo ello a cambio de plata, vinos, cacao y mercurio, que a partir de 1567 fue necesario para el proceso de amalgamación, todo esto porque como cita Pérez Herrero *“era más barato, rápido y cómodo para los peruanos comerciar con sus compañeros novohispanos que entrar en tratos con los andaluces”*,<sup>134</sup> hecho del cual los andaluces cayeron pronto en cuenta. Además de que a partir de 1565 se agrega un elemento muy importante: las mercancías chinas las cuales transformarán trascendentalmente este tráfico. Así fue como hacia finales del siglo XVI comenzaron las prohibiciones en repetidas ocasiones, entre muchas otras en 1587, 1590, 1591, 1593, 1604, 1609, 1619, 1621 y 1634.<sup>135</sup>

---

<sup>134</sup> Pedro Pérez Herrero, *Op. Cit.*, p. 94

<sup>135</sup> Carrera Stampa Manuel, “El galeón de Manila y la feria de Acapulco” en *Guerrero Textos de su Historia*, Carlos Illades, Martha Ortega (comps.), México, Instituto Mora, Gobierno del Estado de Guerrero, 1989, p.75



#### 14) Comercio entre dos virreinos

En lo que respecta directamente a la reglamentación de cómo, cuándo y quienes ejecutarían el comercio entre Asia y Nueva España debemos apuntar que hubo un periodo de 28 años en el cual no existió reglamentación alguna, así pues de 1565 hasta 1593 encontraremos un comercio bastante irregular hasta que se dictan las primeras regulaciones para este comercio en el año de 1593.

Parece muy tardía la estipulación de cuestiones tan básicas como las que se plantearon en las ordenanzas de 1593, sobre todo porque se trataba de un comercio tan vasto y tan deseado. La primera de las regulaciones fue que este comercio sería exclusivo de los dos puertos pacíficos, el de Manila en Asia y el de Acapulco en América<sup>136</sup>, del mismo modo se les dio a los españoles radicados en Filipinas la concesión y exclusividad para comerciar con Asia y con América mientras que a los comerciantes novohispanos se les limitó a a participar solamente como compradores de feria en Acapulco.<sup>137</sup> Se creó así un nuevo monopolio colonial allende el Pacífico: el de los colonos españoles que vivieran en el archipiélago, excluyendo de cualquier participación a los de América bajo *severísimas penas*.<sup>138</sup>

También se limitó el comercio del galeón a dos buques anuales con su respectiva restricción de volumen de carga la cual no debía exceder las 300 toneladas, esto con el trasfondo de no afectar demasiado el comercio español, porque como se cita al Rey español en documento de enero de 1593:

Por quanto como quiera que havernos mandado dar algunas ordenes para que se escuse la Contratacion de las Yndias Occidentales à la China, y se modere la de Filipinas en su

---

<sup>136</sup> Oteiza Iriarte menciona una Cédula Real anterior de 14 de abril de 1579 en la cual se declara al puerto de Acapulco como único puerto comercial entre Asia y América, no obstante la más conocida y completa fue la de 1593. Tomás Oteiza Iriarte, *Op. Cit.*, pp. 73- 74.

<sup>137</sup> Carmen Yuste en *El galeón de Manila. Un mar de Historias*, Gemma Cruz Guerrero, Cristina Barrón Soto (ed.), Primeras Jornadas Culturales Mexicano- Filipinas, México, JGH Editores, 1997, p. 58.

<sup>138</sup> Clarence H. Haring, *Op. Cit.*, p. 184

execucion, he entendido que ha havido descuido, y que como en la Mar de el Norte han rescivido tanto daño los años pasados los Mercaderes, y otras personas que tratan en estos nuestros Reynos de Castilla, y en las Yndias, y la ganancias de la Contratacion de la China son tan crescida; ha crescido mucho aqui Comercio, y disminuidose el de estos dichos mis Reynos; de que à ellos, y à mis Ventas Reales se siga mucho daño...<sup>139</sup>

Como vemos fue pues muy común encontrar que todo asunto relacionado con la colonia, tanto novohispana como filipina, siempre atendió a prioridades que se tuviesen en la península.

Del mismo modo en esta Real Cédula encontramos la completa prohibición de que el virreinato de Perú interviniese en el comercio con China, ni directa ni indirectamente, por ello en la misma Cédula el Rey:

con parecer del mi Consejo Real de las Yndias he acordado de prohibir, y mandar de nuevo, como por la presente prohibo defiendo, y mando, que de aqui adelante en ninguna manera, ni por ningun caso pueda ya de las Provincias del Pirú, ni de las de Tierrafirme, Guatimala, Nueva España, ni de otra parte alguna de las nuestras Yndias Occidentales ningun navio a la China, á tratar, ni contratar, ni á otro efecto alguno, ni tampoco á las Yslas Filipinas, ecepto de la Nueva España [...] só pena, que silo hiziere se tome por perdido el tal Navio con el dinero, mercadurias, y otras cosas, que en el se llevasen, y se aplique la tercia parte de todo ello para

---

<sup>139</sup> “Real cédula de su Magestad en que manda, que no vayan Navios desde el Peru y Tierra Firme a la China e Islas Filipinas, ni se traygan de ellos ni de Nueva España a estos Reynos mercancias algunas a la China expedida en Madrid à 11 de Enero de 1593”. Archivo del Museo Naval. Colección Fernández Navarrete, Nav., XVIII, fol. 298.

nuestra Corona, la otra tercia parte para el que lo denunciare, y la otra tercia parte para el Juez que lo sentenciare, y assimismo prohibimos, que no se pueda llevar desde la Dicha Nueva España á las dichas Provincias del Pirú, y Tierra firme ningunas mercadurias que hayan venido á ella de las Yslas Filipinas [...] nuestra intencion, y voluntad és que en las dichas Provincias del Pirù, y Tierra firme no se consuma ninguna cosa de las que se trahen de la China, y Yslas Filipinas...<sup>140</sup>

Esta prohibición fue tan precisa por parte del Rey con respecto a Perú, Tierra Firme y Guatemala porque, como ya dijimos anteriormente, este comercio durante casi 28 años fue casi y totalmente libre, así ya en 1579 el mismo gobierno Real no había tenido inconveniente en que estos lugares comerciasen con Asia. Esto nos lo demuestra un caso muy particular al que hace alusión Bunso Ueki quien señala que el gobernador de las Filipinas envió un galeón hasta El Callao en 1581 y otro en 1582, ambos con grandes éxitos y ganancias, hecho con el que los mercaderes sevillanos se inquietaron profundamente puesto que Perú era su principal mercado.<sup>141</sup> El mismo autor señala que para 1590 el comercio entre Perú y la Nueva España fue tan intenso que los tejidos chinos que se llevaban a este virreinato se vendieron en el Perú a casi

---

<sup>140</sup> “Real cedula de su magestad en que manda, que no vayan Navios desde el Peru y Tierra Firme a la China e Islas Filipinas, ni se traygan de ellos ni de Nueva España a estos Reynos mercancias algunas a la China expedida en Madrid à 11 de Enero de 1593”. Archivo del Museo Naval. Colección Fernández Navarrete, Nav., XVIII, fol. 298 y 298v.

<sup>141</sup> Bunso Ueki Kato, *Op. Cit.*, pp. 73- 74.

la novena parte del precio de las telas españolas<sup>142</sup> y si a esto le agregamos que además, Perú era desde entonces una región productora de vino, paños, bastos y cordellates, bayetas y sayales entendemos entonces cómo los géneros enviados de España a esta tierra eran muy pocos y los que se enviaban se quedaban acumulados en las tiendas.<sup>143</sup>

Por ello encontramos también que la mercancía que saliera de Manila a Acapulco tenía un permiso que no excediera de 250,000 pesos en mercancías chinas y la que fuera de Acapulco de 500,000 pesos en plata de ocho reales.<sup>144</sup>

Estas prohibiciones y restricciones tendrán como consecuencia actos muy importantes tales como fue el contrabando, ya que a pesar de las penas que se imponían en esta cédula y en las posteriores, los comerciantes peruanos al desear formar parte en tal intercambio, siempre vieron la posibilidad de burlar todas estas regulaciones para obtener sus propias ganancias. Del mismo modo lo harán muchos novohispanos quienes al no pertenecer al Consulado de Comerciantes, lo harán con sus características las cuales, al ser ilegales, no podremos rectificar sino sólo especular con los documentos que nos arrojan sólo algunos datos de este contrabando. Así pues,

---

<sup>142</sup> Pérez Herrero Pedro, *Op. Cit.*, pp. 105- 106.

<sup>143</sup> Bunso Ueki Kato, *Op. Cit.*, pp. 75- 76.

<sup>144</sup> Clarence H. Haring, *Op. Cit.*, p. 184 y Ramón María Serrera, “El Camino de la China” en *Filipinas Puerta de Oriente*, *Op. Cit.*, p. 112.

aunque oficialmente y en teoría se vio suprimido el tráfico entre los dos virreinos a finales del XVI, en la práctica y la realidad fue muy distinta porque como dice Serrera que:

aunque es cierto que estas medidas obstaculizaron la posibilidad de unos intercambios fluidos entre estas dos áreas de alta rentabilidad metalífera, la realidad es que nunca se produjo una oclusión total en las rutas pacíficas que unían ambos virreinos.<sup>145</sup>

No obstante lo ya mencionado, las cédulas tendieron a ser más seguidas y más restrictivas y si estas se iban creando con el fin de frenar el contrabando, la verdad fue que lo estimularon y fomentaron enormemente. Se creó así un círculo que parecía no tener fin, a una regulación de las autoridades le seguía la correspondiente forma de sortearla por parte de los mercaderes, siendo el comercio de contrabando el que sustituyó en gran parte al legal. Así encontramos en las ordenanzas de 1604 que de las 300 toneladas permitidas anualmente en 1593, el tonelaje bajó a 200. Se renovaron las prohibiciones de una manera tan rigurosa que, como dice Haring, no podían enviarse mercancías orientales a Perú por ningún motivo *“ni siquiera como presente o donación benéfica ni para el servicio de culto divino”*.<sup>146</sup> Al respecto Ueki Kato señala que de haberse dejado actuar libremente el comercio transpacífico entre las tres colonias españolas involucradas: Manila, Nueva España y Perú se corría también el riesgo de

---

<sup>145</sup> Ramón María Serrera, “El Camino de la China” *Op. Cit.*, p. 112.

<sup>146</sup> Clarence H. Haring, *Op. Cit.*, p. 185.

que la economía en América se convirtiera independiente económicamente, lo cual evidentemente no era conveniente para España;<sup>147</sup> sin embargo volvemos a la reiteración de cómo la política colonial se manejó desde intereses meramente europeos.

Ya hemos hablado de los productos que proporcionó el comercio de Asia con el Nuevo Mundo, también aquellos que se intercambiaban entre virreinos, como fue el caso de Perú y México, pero poco se ha dicho del comercio que se estableció entre la colonia novohispana y la filipina. Ya Chaunu probó de qué modo la colonia Filipina fue una “colonia de la colonia” al ser la Nueva España la que mantuvo a las Filipinas con el envío constante no sólo de conquistadores, autoridades, soldados, comerciantes y frailes sino también de productos, metales, costumbres, etc. No obstante lo que más se envió fue plata, no sólo la procedente de la venta de los productos orientales sino la que también se enviaba para pagar los sueldos de los gobernantes de Filipinas.

La plata mexicana según señala Valdés Lakowski fue el artículo máspreciado y el eslabón más fuerte de las relaciones transpacíficas,<sup>148</sup> porque la plata además de ser un metal precioso, se utilizó como el medio de pago y por tanto como el respaldo monetario del sistema económico colonial que en palabras de Serrera la plata

---

<sup>147</sup> Bunso Ueki Kato, *Op. Cit.*, pp. 76- 80

<sup>148</sup> Vera Valdés Lakowsky en *El galeón de Manila, un mar de historias*, *Op. Cit.*, pp. 41- 54.

americana alcanzaba más bien a ser el soporte de una economía con “*dimensiones planetarias*”.<sup>149</sup>

---

<sup>149</sup> Ramón María Serrera, “El Camino de la China” *Op. Cit.*, p. 112.

**CAPITULO TERCERO**  
**GEOGRAFIA Y CAMINOS DE TIERRA ADENTRO**  
**DEL SUROESTE NOVOHISPANO**

**RUTA DE AVISO DE LA LLEGADA DEL GALEON: DE NAVIDAD A LA CIUDAD DE MEXICO**

Antes de arribar a Acapulco, el galeón tenía que tocar distintos puntos costeros que iban desde la Alta California, los cuales, por el monopolio de Acapulco no estaban autorizados para la entrada de mercancías filipinas y chinas. Sin embargo, la navegación de cabotaje que se llevaba a cabo desde que se avistaba la costa californiana, tocaba muchos más puntos de los deseados por la Corona española.

Recapitulando lo penosa y difícil que era la travesía del Pacífico con dirección a la Nueva España en la que se empleaban a veces hasta los seis meses, Carrera Stampa dice que cuando por fin era vista “la hierba flotante que indicaba la aproximación a la costa californiana, era día de fiesta para la tripulación entera, y se celebraba cantando un *Ted Tedeum* para dar gracias al Señor del arribo feliz de tan peligrosa travesía”.<sup>150</sup>

Una vez en la Península Californiana, pasaban por la Isla de Cedros -una de las mayores del Pacífico- y Cabo San Lucas donde los recién llegados viajeros

---

<sup>150</sup> Manuel Carrera Stampa, “La Nao de China” en *Historia Mexicana* 33, 28 de abril de 1975, p. 101

frecuentemente tomaban agua y víveres que los frailes les proporcionaron a partir del siglo XVIII.<sup>151</sup>

Debemos recordar que para el siglo XVI la California se encontraba muy despoblada pues incluso las primeras misiones llegaron a la región hasta finales del siglo XVII, de modo que durante el XVI la mayoría de sus visitantes fueron los buscadores de perlas<sup>152</sup> quienes partían del puerto de Navidad hacia el norte, en dirección del golfo de California. Ya para la década de 1570, la ruta que comunicaría América con Filipinas volvió a poner el nombre de California como uno de los puntos de referencia más importantes de este trayecto, pues atravesar el Pacífico fue sin duda una de la etapas más difíciles de la travesía; no en vano la historia de California está muy ligada a la de la Nao pues fue gracias a esta empresa centenaria que se pudieron llevar a cabo más reconocimientos en torno a esta región en la época virreinal.

Continuando con la ruta que seguiría el Galeón, de la península cruzaban hasta tocar el continente en el cual se iban costeando por todo el litoral, acercándose a Cabo Corrientes (en el actual Jalisco) y con ayuda de los vientos alisios iban costeando por Chiametla, Manzanillo, Costa de Colima, Zacatula de los Motines, Zihuatanejo y finalmente Acapulco.

---

<sup>151</sup> Y regresaban a la Nao con agua, leña, carne salada, vino, aceite, etc. Ibid.

<sup>152</sup> Entre los buscadores de perlas más célebres está Nicolás de Cardona quien llevó a cabo una expedición en 1613.

Un aspecto importante en el contexto de la trayectoria de cabotaje que seguía el galeón en la costa sudoccidental novohispana fue el contrabando. Este -como ya se mencionó- fue consecuencia de las restricciones comerciales que estaban implícitas en un tráfico tan complejo y codiciado como el de Manila- México- Sevilla, así como los elevados derechos arancelarios impuestos a las mercancías transpacíficas. Esta situación provocó que los comerciantes recurriesen a prácticas ilícitas como fue el fraude y el contrabando. Por ello, desde que la Nao dejaba atrás San José del Cabo hacía algunas paradas en otros asentamientos costeros como Banderas, Santiago, Natividad, Zihuatanejo y Zacatula donde “las mercancías costosas y de poco volumen” como las sedas y la orfebrería china, “eran transportadas a lomo de mula por sendas extraviadas, al interior de la Nueva España”.<sup>153</sup>

Olveda, en su artículo sobre el puerto de Navidad, dice que:

existen numerosas evidencias que indican que el galeón salía sobrecargado de Manila, y que al arribar a Acapulco, llegaba con muchas toneladas de menos y que por ser este comercio clandestino desconocemos los nombres de los mercaderes neogallegos que estaban implicados en este lucrativo negocio.<sup>154</sup>

---

<sup>153</sup> Vito Alessio Robles, *Acapulco, Saltillo y Monterrey en la historia y la leyenda*, México, Porrúa, 1978, p. 53.

<sup>154</sup> Jaime Olveda, “La Navidad, el comercio y la penetración filipina”, *Op. Cit.* p. 26

Si bien es cierto que el Galeón para finales del siglo XVI no fue muy regular en sus salidas y arribos, sí fue muy puntual en el sentido de que cuando salía una Nao, ésta tenía que ser muy exacta en su fecha de salida del Archipiélago debido a los vientos y las corrientes, ya que un error en la fecha de partida podría ser fatal para el trayecto. Siendo así, el arribo de la embarcación a costas novohispanas casi siempre era en el invierno; sin embargo debido a los inconvenientes que acarrea la comunicación marítima en ésta época, nunca se sabía la fecha exacta de la llegada de la Nao a Acapulco. Por esta causa encontraremos una costumbre que desde nuestra perspectiva actual parece poco práctica: Cuando la nave pasaba a la altura del puerto de Navidad en las costas del actual Jalisco se mandaba un correo a México para dar aviso del arribo del Galeón al puerto acapulqueño. Según Oteiza Iriarte,

“una vez que el virrey tenía conocimiento de ello, corría traslado de la noticia al arzobispo, quien inmediatamente ordenaba echar vuelo las campanas de la Catedral y de todas las iglesias de la ciudad, en las que se hacían rogativas para que felizmente llegara al puerto de Acapulco; de este lugar el gobernador, o a falta de éste, el alcalde mayor, informaba oficialmente a México, una vez que la nave hacía su entrada en la bahía. Al saberse en la capital del virreinato, que el galeón había llegado, un repique general de campanas anunciaba la fausta nueva a todos sus habitantes, entre tanto salían “propios” a Puebla de los Angeles, con el aviso, pues a las demás poblaciones del occidente había llegado la noticia antes que a México.”<sup>155</sup>

---

<sup>155</sup> Tomás Oteiza Iriarte, *Op. Cit.*, p. 89

Según Ilades, el correo que bajaba de la Nao a avisar a la ciudad de México se enviaba desde Alta California,<sup>156</sup> lo cual creemos era muy improbable debido a que por lo menos en este periodo esta parte de la Nueva España era muy inaccesible debido a los constantes ataques de las tribus chichimecas del norte del territorio en general, además cuando la Nao cruzaba de la península al continente lo hacía casi siempre en el actual estado de Jalisco, al menos para la época de los Habsburgo.

La posición tan contrastante que sufría Acapulco durante el año: de ser un pueblo desierto a ser el más concurrido de personas y mercancías, requería de una previa preparación del puerto para la llegada de la Nao y la apertura de la Feria durante el invierno. Para ello era que se necesitaba que se despachara una diligencia o aviso que, partiendo a caballo desde Navidad, llegara con la noticia a la Ciudad de México, para que los comerciantes más importantes de la ciudad preparasen a sus agentes comerciales a fin de que se pusiesen en marcha rumbo al puerto del Pacífico Sur y de este modo Acapulco contara con la infraestructura mínima que requería la flota de Manila.

William Lytle Schurtz menciona que:

“alcanzando la Nao la baja California, el galeón penetraba por la boca del Golfo hacia las proximidades de Cabo Corrientes y costeaba desde ese lugar hasta Acapulco. Generalmente recalaba antes en algún otro puerto de la costa de Guadalajara, con frecuencia el de Natividad, desde

---

<sup>156</sup> Carlos Ilades, *Breve Historia de Guerrero*, “Serie Breves Historias de los Estados de la República”, México, FCE/ Colegio de México, 2000, pp. 26- 27.

el cual remitía por vía terrestre su documentación por un correo especial a México”. 157

Considerando este hecho debemos suponer que la Nao de China debió tener una influencia regional, ya fuese por el contrabando antes mencionado o por las paradas técnicas obligatorias las cuales permitieron, entre otras cosas, la introducción de productos y personas en distintos puntos de la costa sudoccidental novohispana, lo que actualmente sería la costa de los estados de Jalisco, Colima, Michoacán y Guerrero.

En la costa de Jalisco por ejemplo, aparece una referencia de principios del siglo XVII de Mota y Escobar en la cual dice observó que *“algunos [vecinos de la Purificación] tratan en mercaderías de China”*, más adelante él mismo menciona la presencia en Chacala de barcos del puerto de Acapulco: *“Barcos de contratación de particulares que van a Acapulco a emplear en ropa de China y vinos del Perú”*. Además, según señala la misma fuente, los puertos de Matanchel, Salagua y la Navidad fueron escalas para los barcos de China, *“donde reconocen todos los navíos de China que vienen a tomar refresco”*.<sup>158</sup> Calvo señala que en la última mitad del siglo XVII, en 1689, algunos tripulantes desembarcaron de “La Capitana de China”, en el

---

<sup>157</sup> William Lytle Schurtz, *Op. Cit.*, p. 223 Citado por: Tomás Calvo, *Por los caminos de Nueva Galicia, Op. Cit.*, p. 90

<sup>158</sup> William Lytle Schurtz, *Op. Cit.*, p. 223

puerto de la Navidad en donde supuestamente bajaron a tierra con equipaje y un poco de contrabando.<sup>159</sup>

A esto debemos sumar que la llegada del galeón fue uno de los eventos recurrentes, anuales, que de una u otra forma, permeaba al territorio y a la población novohispana. Como comenta Alessio Robles:

“La Nueva España era un país tranquilo, exento de conmociones fuertes... (y en donde) Los sucesos sensacionales eran escasos. La adormilada colonia hispana era sacudida únicamente por los teatrales autos de fe... por la noticia del arribo de piratas y corsarios a las costas; por la llegada de los nuevos virreyes; por contados motines callejeros ocurridos en la ... Ciudad de México, y por el arribo de las flotas de España, a Veracruz, y de las Naos de Manila a Acapulco”.<sup>160</sup>

El puerto de la Navidad, había sido el punto de partida de algunas de las primeras exploraciones con rumbo a las Californias y a otras regiones de la Nueva España; fue también de este lugar de donde Urdaneta zarpó en el famoso viaje de 1564. Las fuentes nos hablan de un camino que iba de la Costa de Jalisco a la capital del virreinato novohispano. Procurando reconstruir dicha ruta en función del derrotero que Fray Antonio de Ciudad Real llevó a cabo en 1585 cuando viajó de la ciudad de México a Guadalajara en tan sólo diez días, podemos percatarnos que dicho camino pasaba por Zinacantepec, Malacatepec, Tuxpan, San Andrés, Valladolid, Pátzcuaro,

---

<sup>159</sup> *Ibid.* Además, Calvo menciona un hecho muy curioso en el cual dice que a principios del siglo XVII el cacique de los coras, manifestó el deseo de tener una vajilla de China. *Ibid.* p. 91

<sup>160</sup> William Lytle Schurtz, *Op. Cit.*, p. 55

Tanaco, Tarecuato, Xochillan y San Marcos. El registro de este derrotero de la Ciudad de México a Guadalajara, no cuenta con el tramo que unía a Guadalajara con la Costa, lo cual deberemos deducir en función de las redes hidrográficas y orográficas del terreno, así como por la ubicación de los pueblos de indios y españoles existentes en la región durante esa época.

Nos parece entonces que en función de lo anterior y de las fuentes, el camino de la costa hacia el interior de Jalisco, se hacía generalmente desde Barra de Navidad.

Además de Shurtz, también Carrera Stampa apunta:

“No bien avistaban las atalayas, “el Galeón de Manila” o “Nao de China”, corría rápidamente la noticia por medio de correos terrestres o marítimos. (Transcurridas algunas décadas del comercio transpacífico), el Galeón solía hacer escala en San Blas, donde dejaba algunos cajones destinados a Tepic y Guadalajara”.<sup>161</sup>

En otra alusión leemos:

cada bulto traía más objetos de los declarados y el gentilhombre de la Nao que bajaba en San Blas, Navidad, Manzanillo o algún otro punto de la costa pacífica al norte de Acapulco, para avisar a la corte por medio de relevos que en pocos días atracaría el galeón, bajaba no sólo con sus efectos personales, sino también con una cantidad variable de mercancías que vendía allí mismo. Es por eso que en los estados costeros que se han mencionado se encuentran todavía “cajas de alcanfor”, algunas piezas de porcelana y,

---

<sup>161</sup> Manuel Carrera Stampa, “Las ferias novohispanas”, Op. Cit., p. 330

sobre todo, joyas de oro y brillantes, mencionados en los testamentos y balances de tiendas de comercio.<sup>162</sup>

Estas referencias nos hablan de un movimiento regional de mercancías de la Nao en la costa sudoccidental de la Nueva España. Debemos revisar hasta qué punto la circulación de productos filipinos estaba prohibida antes y después de haber llegado al puerto de Acapulco. Sabemos que una parte importante de los productos chinos debían ser llevados a México y una parte se distribuía hacia el interior del virreinato, pero la porción más significativa debía seguir su camino hacia Europa vía Veracruz. No obstante esto, la presencia significativa de productos, población y técnicas provenientes de China y Filipinas en la costa del suroeste novohispano, nos lleva a plantearnos hasta qué punto y de qué manera, la Nao de China impactó a la región que actualmente formaría parte de Colima, Michoacán y el oeste de Guerrero.

Debemos subrayar que en el camino que iba de Navidad a la Ciudad de México, uno de los puntos importantes de paso era Pátzcuaro. Si bien hacia finales del siglo XVI Pátzcuaro perdió la capitalidad de la Provincia para dársela a Valladolid, este hecho de tipo político-administrativo no fue razón para que Pátzcuaro perdiese la importancia regional que tenía desde tiempos prehispánicos y que se reforzó cuando fungió como capital provincial. Como concuerdan varios autores, la relevancia de Pátzcuaro fue sobre todo en el aspecto comercial y esto se derivó de su situación

---

<sup>162</sup> Virginia Armella de Aspe, "Artes asiáticas y novohispanas" en *El galeón del Pacífico, Op. Cit.*, p. 208

geográfica, lo que lo constituyó como un punto de convergencia importante entre los caminos que conducían a la Tierra Caliente y a la sierra..<sup>163</sup>

Castelló Iturbide asegura que:

“Pátzcuaro era un punto clave en la región, pues además del comercio interior, estaba comunicado con el Pacífico y era el paso obligado de las mercaderías del comercio con el Oriente, en la ruta que había quedado establecida desde el siglo XVI”.<sup>164</sup>

Esta cita resulta contradictoria puesto que Pátzcuaro no fue paso “obligado” de las mercancías que iban de Acapulco a la Ciudad de México, ni en la ruta oficial se encontraba Pátzcuaro, lo que sí es cierto es que por una parte, en Pátzcuaro la noticia del arribo de la Nao de Acapulco se sabía mucho antes que en la Ciudad de México, precisamente por la diligencia que bajaba en Navidad y pasaba por esta Villa michoacana en su trayectoria a la capital del virreinato, allí, los comerciantes tanto de Pátzcuaro como de Uruapan y Valladolid se preparaban también para enviar a los agentes comerciales que irían al puerto a esperar el arribo del galeón. En relación a ello Castelló establece que:

“La noticia de la llegada del galeón se sabía en Pátzcuaro antes que en la ciudad de México, pues el gentil hombre bajaba a tierra en Barra de Navidad y pasaba por Michoacán al dirigirse a la capital a entregar al virrey los pliegos del

---

<sup>163</sup> Justino Fernández, *Pátzcuaro*, México, Publicaciones de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 1936, p. 23

<sup>164</sup> Teresa Castelló Iturbide, *Pátzcuaro, cedazo de recuerdos*, Pátzcuaro, Hurtado, 1983, pp. 55- 57

registro. Los comerciantes se ponían inmediatamente en camino con sus caudales, arrieros de confianza y recuas de mulas amparadas con boletas de peaje y guías que les despachaban las garitas, para que no les fueran a decomisar la mercancía a su regreso”.<sup>165</sup>

Según Castelló, en Pátzcuaro la Aduana Vieja, la de los siglos XVI y XVII, estaba ubicada en la esquina del portal de Matamoros con la que llamaban cuenca de Don Vasco, donde en la actualidad está ubicada la tienda llamada “El Cairo”. En el interior había una puerta de hierro con la leyenda que decía: “Aduana, por la gracia del Rey”; pero desapareció a la muerte de su antiguo dueño José María Guízar.<sup>166</sup>

La Aduana Nueva se construyó en el auge del siglo XVIII. Se encuentra ubicada en el número 16 de la calle Ponce de León, cerca de la salida a Tierra Caliente y es una construcción muy apreciada por los historiadores del arte debido a su estilo barroco.

Veremos pues que existieron dos tipos de flujos comerciales, según Lecoin:

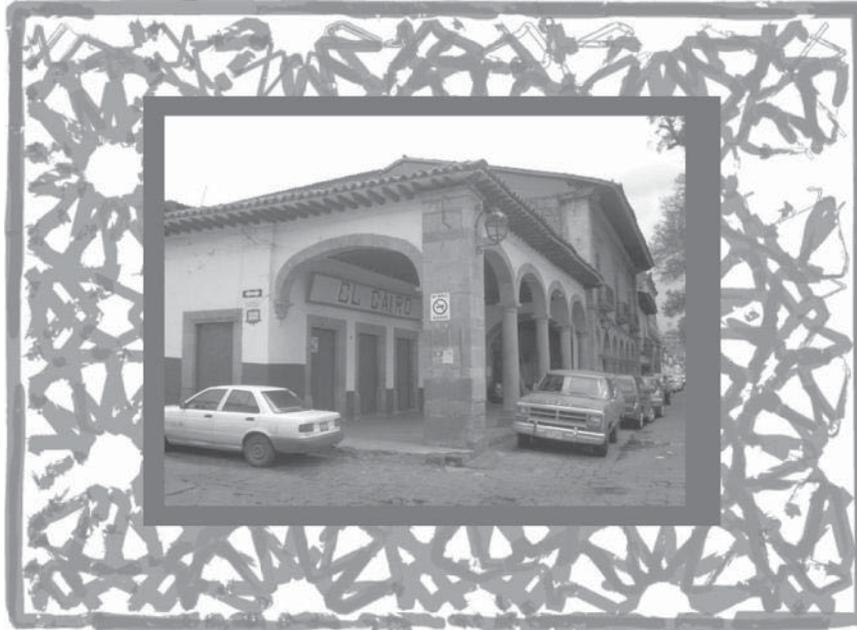
Existían dos tipos de flujos comerciales en la diócesis: los intercambios entre la Tierra Caliente y la meseta eran los más numerosos; comprendían a una gran parte de la población y provocaban desplazamientos frecuentes. Los intercambios externos a la diócesis interesaban directamente a una parte menor de la población pero también eran importantes porque sobrepasaban el cuadro de la diócesis, se inscribían en un marco novohispano que incluso podía

---

<sup>165</sup> Teresa Castelló Iturbide, *Pátzcuaro, cedazo de recuerdos*, Op. Cit., p. 55- 57

<sup>166</sup> *Ibid.*

abarcó Europa. Por lo tanto favorecían la apertura de los pueblos.<sup>167</sup>



15) "El Cairo" en Pátzcuaro

Veremos que en muchos casos los flujos tanto externos como internos estarán totalmente vinculados y que en la costa se intercambiarán productos más allá de productos marinos y sal. Las mercancías chinas que bajarán en distintos puertos, lo harán bajo un sistema fugaz bastante sutil que evitará, entre muchas otras cosas

---

<sup>167</sup> Sylvie Lecoin, *Op. Cit.*, pp 128- 129.

pagar impuestos por los productos, esto, al menos, durante las últimas décadas del siglo XVI y las primeras del XVII.

### **CAMINOS DE PENETRACION DE LA COSTA DEL SUROESTE NOVOHISPANO**

Se ha asegurado que para el siglo XVIII la colonia novohispana estaba bien articulada comercialmente, entre otras causas porque para ésta época las actividades comerciales no eran exclusivas de los grandes comerciantes, como lo fue en los dos siglos anteriores y por el contrario, existía un comercio constante que movilizaba pequeñas cantidades de mercancías en manos de pequeños y medianos mercaderes que recorrieron los múltiples caminos secundarios de la casi totalidad de la Nueva España.<sup>168</sup> Esta situación que Hernández señala para el siglo XVIII tuvo su fundamento y origen en el siglo XVI, sobre todo en lo que corresponde a la costa del Pacífico, pues si bien en esta zona no existieron minas o puntos urbanos importantes a los cuales recurrir, hubo otros factores relevantes que vincularán ésta área con el resto del virreinato, como lo fue la Nao de China.

Por ello en una de nuestras principales hipótesis planteamos que existieron en la costa sudoccidental de la Nueva España al menos cinco puntos entre Navidad y Acapulco desde donde se establecerían veredas hacia el interior del territorio y por las cuales se repartirán productos e influencias orientales -tanto de manera legal en una

---

<sup>168</sup> Jesús Hernández Jaimes, "El comercio del algodón en las cordilleras y costas de la Mar del Sur de Nueva España en la segunda mitad del siglo XVIII, en *Mercaderes, comercio...* p. 224- 227

época, como ilegal en otra- hacia el interior de esta región que darán como resultado una compleja interrelación espacial.

## **NAVIDAD- CIUDAD DE MEXICO**

La primera de las rutas a plantear sería, la ya mencionada de Navidad hacia la Ciudad de México porque además sería el primer punto importante en el que la Nao tocaba territorio novohispano. Según algunas fuentes, dicha ruta habría pasado por Guadalajara y Michoacán hasta su llegada final a la Ciudad de México.

Reconstruyendo el tramo de la costa de Navidad a Guadalajara y basándonos en la orografía e hidrografía así como en las fundaciones de asentamientos españoles para esa época, tenemos un punto importante que debió tocarse después de Navidad era el de la jurisdicción de Autlán, ubicado en el suroeste del actual Jalisco, valle al que se le conocía como “provincia de Milpa”. Este asentamiento, según Gerhard, existió desde época prehispánica pues al llegar los conquistadores a esta zona encontraron allí varios señoríos autónomos. Cuando en 1523 llegó la excursión de Sandoval al pueblo costero de Cihuatlán, al sur de Autlán, era un lugar muy concurrido pues se dice que la zona costera estaba más poblada que la sierra; no obstante al establecerse las encomiendas, tanto las enfermedades epidémicas como las cuestiones político-administrativas provocaron un despoblamiento del área costera. Citando a Gerhard “Para mediados de siglo la costa estaba literalmente despoblada. Sobre la costa, el

valle de Cihuatlán tenía en un tiempo 27 cabeceras, que para 1550 se habían reducido a 4 o 5; al fin de siglo no había ninguna y existía allí sólo un rancho llamado El Carrizal. El astillero real, las pesquerías de perlas y las salinas del Puerto de Navidad mantuvieron en esa bahía una población escasa durante los siglos XVI y XVII, pero en 1788 el asentamiento portuario sólo estaba habitado en algunas épocas del año.”<sup>169</sup>

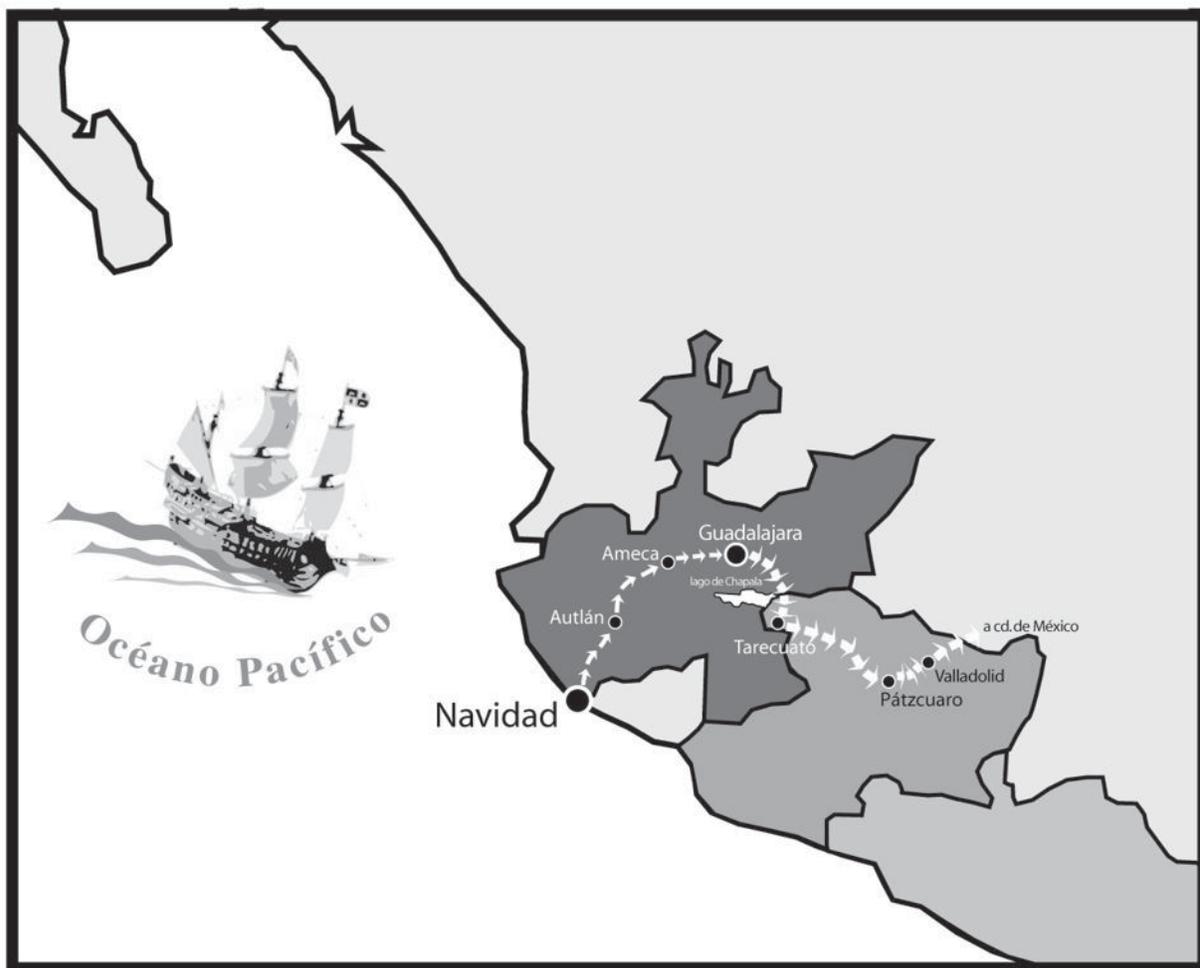
Estos datos que Gerhard arroja nos hablan de que a pesar de que el asentamiento portuario de Navidad no estuvo muy poblado ni desarrollado, sí nos habla de cómo existió un vínculo entre esta zona costera y otro punto como fue Autlán, que además de tener un origen prehispánico tuvo su continuidad en la colonia con asentamientos muy tempranos pues como señala el mismo autor, ya en 1550 el corregidor de Autlán pasó a ser alcalde mayor del Puerto de Navidad.<sup>170</sup> Además encontramos otra razón geográfica que debemos resaltar pues basándonos en la hidrografía, el río Marabasco, también conocido como Río Cihuatlán o Chacala que nace en Autlán, desemboca precisamente en Navidad. El cauce del río bien pudo haber servido en esa época como una vereda por la cual dirigirse de Navidad a Autlán.

Siguiendo con la ruta, de Autlán se subía al norte en dirección a otro punto clave que fue Ameca., que será ya el punto más próximo a la Ciudad de Guadalajara. Sobre este camino de Navidad, Calvo declara que se encontraba muy desatendido debido a la aparente apatía colonial respecto a este tipo de caminos y que además al quitarle

---

<sup>169</sup> Peter Gerhard, *Op. Cit.*, pp. 59- 62

<sup>170</sup> Peter Gerhard, *Op. Cit.*, pp. 59- 62



**Camino desde el Puerto de Navidad a la Ciudad de México. Navidad será el primer punto en que la Nao tocaba territorio Novohispano. Se muestra su recorrido por el actual Jalisco y Michoacán**

Acapulco a Navidad el monopolio comercial con la Nao de China, tuvo como consecuencia que el tráfico que esta ruta de Navidad se limitó a un “contrabando episódico”. Y *“al paso de Autlán, el camino sólo se animaba de tarde en tarde, cuando la noticia de la llegada de la flota provocaba la efervescencia de toda la costa y sus alrededores”*.<sup>171</sup>

<sup>171</sup> Thomas Calvo, *Por los caminos de Nueva Galicia: transportes y transportistas en el siglo XVII, Op. Cit.* pp. 88- 89.

Este camino que unía a la costa con Guadalajara -según refiere el mismo Calvo- se encontraba en tan malas condiciones que presentaba muchas dificultades, menciona que aún cuando se pensaba que el puerto de Navidad sería el que establecería relaciones con Filipinas estaba muy abandonado y que cuando se decidió que fuese Acapulco y no Navidad, no quedó más que en el descuido, obligando a que por este camino se estableciera una ruta que sólo: *“se limitó a un contrabando episódico. A falta de tráfico constante e importante, falta de mantenimiento; el camino se volvió casi intransitable.”*<sup>172</sup>

Con respecto al contrabando debemos apuntar que ésta práctica fue bien conocida por la Corona; sin embargo era mucho más sencillo desentenderse un poco del asunto ya que en el caso de que estuvieran interesados en evitar estas introducciones o fiscalizar o decomisar todo aquello que fuera introducido al territorio ilegalmente, requeriría del mantenimiento de una burocracia estable que controlara el tráfico que pudiese entrar por cada punto costero, además de la infraestructura de la que ya dijimos, no estaban dispuestos a gastar. Por ello, como señala Olveda:

Durante la época colonial, en La Navidad no se establecieron casas comerciales, ni aduana, ni almacenes

---

172 Haciendo referencia al estado deplorable en que se encontraban los caminos, el autor refiere que cuando se preparaba la expedición de Legazpi- Urdaneta que salió de Navidad, se requirió que los indios de Ameca abrieran el camino. Tomás Calvo, *Op. Cit.*, pp. 88- 89. Jaime Olveda completa esta información al señalar que los indios de los pueblos de Avalos fueron sobreexplotados al obligarlos a llevar grandes cantidades de alquitrán y jarcia desde sus lugares de origen a la costa. Jaime Olveda, “La Navidad, el comercio y la penetración filipina”, *Op. Cit.*, pp. 21- 23.

que hayan favorecido un movimiento mercantil constante con repercusiones en la región. En consecuencia, el intercambio que se efectuó fue variable y clandestino. De cualquier manera, a lo largo de este periodo, el puerto se mantuvo activo, ejerciendo una importante función complementaria en el comercio transpacífico.<sup>173</sup>

Se supone que después de Guadalajara existía una ruta que unía a esta capital con el llamado “bajío Michoacano” rodeando la cuenca del Lago Chapala. Según Antonio de Ciudad Real fue Tarecuato el primer lugar que se tocaba en Michoacán. Tarecuato formaba parte de la jurisdicción colonial de Jiquilpan en el occidente de Michoacán y tenía antecedentes prehispánicos con un asentamiento tarasco controlado por el cazonci. Ya para la época colonial encontramos que en la década de 1520 se fundó un convento franciscano en Tarecuato.<sup>174</sup> Según las Relaciones Geográficas, *“hay, deste d[ic]ho pueblo a donde está la iglesia catedral, treinta leguas, poco más o menos, que es la ciudad q[ue] se dice Valladolid”*.<sup>175</sup> Este camino se encontraba en dirección este casi en línea recta, pero se desviaba un poco al sureste para pasar por Pátzcuaro como veremos a continuación y como vemos en el mapa. Sin embargo este pueblo se comunicaba también con Colima pues en las Relaciones Geográficas se

---

<sup>173</sup> Jaime Olveda, “La Navidad, el comercio y la penetración filipina”, *Op. Cit.*, pp. 32- 33

<sup>174</sup> Peter Gerhard, *Op. Cit.*, pp. 398- 399

<sup>175</sup> “Relación de Terecuato”, *Relaciones Geográficas del Siglo XVI: Michoacán*, ed. René Acuña, *Op. Cit.*, p.428.

señala que al no existir salinas en Tarecuato de mandaba traer de la Villa de Colima,<sup>176</sup> lo cual nos habla de un vínculo comercial de esta región con dicha costa y aunque al final de la Relación se mencione que este pueblo se encuentra “a mucha distancia de camino de la mar.”<sup>177</sup>

Según Tomás Calvo, quien nos relata el viaje de Fray Alonso Ponce de México a Guadalajara, cuenta que en esta región del Bajío michoacano, a la altura de Jiquilpan, por el relato del fraile, podemos percatarnos de lo accidentado del camino. Y además resalta Calvo, que en general, el camino que atravesaba Michoacán estaba bastante accidentado, como lo experimentó Fray Ponce.<sup>178</sup>

De Tarecuato, según señala Antonio de Ciudad Real, bajaban al sureste de la provincia internándose en la Cordillera neovolcánica hasta Tanaco, refiriéndose a esta región la “Relación de Tinguindin” como de “*Caminos torcidos, de reventones y algun[a]s quebradas y cami[n]os cenagosos, y de piedra y algo desierto de montes..*”<sup>179</sup> No obstante ya el camino de allí a Pátzcuaro y después a Valladolid no estaba tan complicado como asegura Calvo pues “*las leguas son grandes y el camino es, en*

---

<sup>176</sup> “Relación de Terecuato”, *Relaciones Geográficas del Siglo XVI: Michoacán*, ed. René Acuña, Op. Cit., p. 427.

<sup>177</sup> “Relación de Terecuato”, *Relaciones Geográficas del Siglo XVI: Michoacán*, ed. René Acuña, Op. Cit., p. 429.

<sup>178</sup> Tomás Calvo, *Por los caminos de Nueva Galicia*, Op. Cit., pp. 80- 81

<sup>179</sup> “Relación de Tinguindin” en *Relaciones Geográficas del Siglo XVI: Michoacán*, ed. René Acuña, Op. Cit., p.322.

*partes, llano y bueno, y en otras hay pedregales, y en partes torcido*".<sup>180</sup> Tenaco conocido como San Miguel, fue sujeto de Chilchotla , ubicado a sólo dos leguas al sur de su cabecera.<sup>181</sup>

De Tenaco había un camino que conducía a Pátzcuaro y de allí a Valladolid en la ruta que iba a la Ciudad de México, posterior a la capital del obispado se atravesaba por un lugar llamado San Andrés, en la actual frontera de Michoacán con el Estado de México a la altura de Zitácuaro para internarse en Malacatepec, Zinacantepec y Ciudad de México.

Sin embargo, también había otra ruta de introducción en Michoacán y después de Guadalajara se rodeaba la laguna de Chapala por el oeste hasta tocar Mazamitla - ubicada al sur del actual Jalisco-. De allí se ingresaba en la jurisdicción de Jiquilpan y luego a Pátzcuaro y Valladolid hasta México.

---

<sup>180</sup> "Relacion de Xiquilpan", en *Relaciones Geográficas del Siglo XVI: Michoacán*, ed. René Acuña, Op. Cit., p.416

<sup>181</sup> Sobre el camino en línea recta que iba de Chilchota a Tenaco se apunta: "El camino que va deste pu [eb]lo de Chilchotla [a] este su sujeto, va vía recta hacia el sur, cuesta arriba por unas montañas de grandes pinares y otras arboledas de encinas, robles [y] madroñales; y es estos montes de tal calidad, que llueve en ellos mucha cantidad de aguaceros y, por mucho que llueva, todo lo embe[be] la tierra". "Relación de Tenaco, sujeto", en *Relaciones Geográficas del Siglo XVI: Michoacán*, ed. René Acuña, Op. Cit., pp. 113- 114.

## EL CAMINO DE COLIMA

Un segundo punto de ingreso será por las costas de Colima. El punto de penetración será un poco más al sur siguiendo por la franja costera. Esta ruta entrará desde Cuyutlán, irá rumbo al noreste pasando por Taxitlan- Tecolapan -actual Tecomán- hacia la Villa de Colima y de allí se desplazaría hacia el noreste, hacia Michoacán, la región de Tarecuato antes mencionada pasando, también por Pátzcuaro.

El primer punto que planteamos es Cuyutlán. Según Reyes Garza sobre este punto:

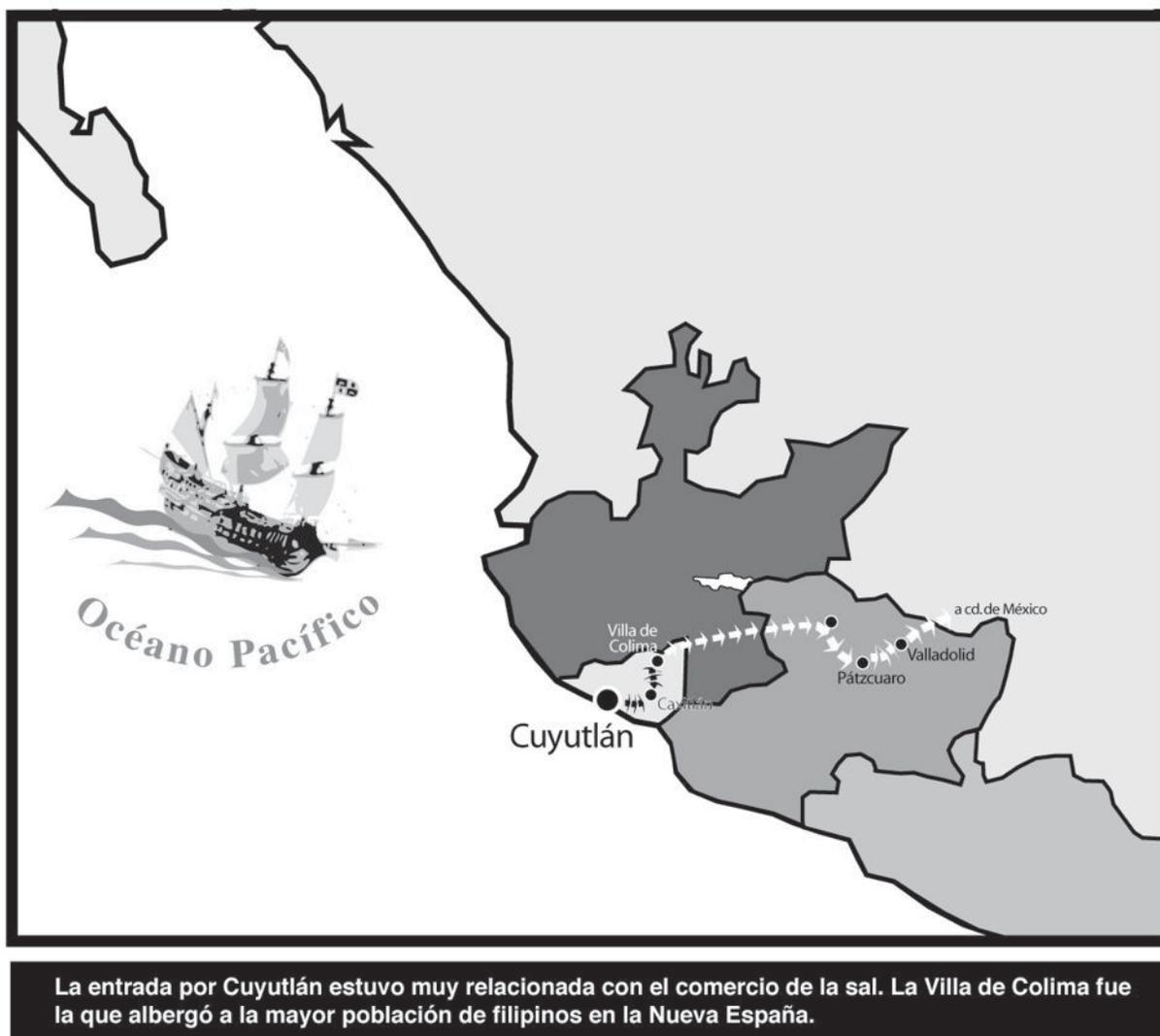
la laguna de Cuyutlán fue siempre descrita como un sitio abominable, sofocante, peligroso. En sus aguas, decían, reinaba el caimán, o mejor dicho, millares de caimanes, y en sus riberas, oscurecidas por tupidos bosques de cayaco, se enseñoreaba el tigre. Allí, en la temporada de lluvias pululaban los mosquitos por millones, y en las secas, a sus aguas pestilentes se atribuía el origen de las temidas fiebres tercianas. No obstante tantos horrores, la laguna, por sus orillas al menos, era un sitio codiciado pues poseía algo que desataba la ambición de los colonos de Colima: salitres, la fuente del oro blanco.<sup>182</sup>

No debemos olvidar que desde el siglo XVI el comercio de la sal fue para los colimenses el producto de mayor demanda en el mercado novohispano, más cuando a partir de 1555 se implementó en la minería americana el llamado sistema de “patio” para el cual se necesitarán grandes cantidades de sal. Por ésta y otras causas el comercio de la sal en Colima, desde mediados del siglo XVI, se convirtió en el

---

<sup>182</sup> Juan Carlos Reyes Garza, “El oro blanco de Cuyutlán” en Colima, México, *Artes de México*, Núm. 57, año 2001, p. 43.

elemento clave de su economía local, por lo cual encontramos en esa área una extensa red caminera que se extendía por casi toda la Nueva España.<sup>183</sup>



<sup>183</sup> Eduardo Williams, *La sal de la tierra*, México, El Colegio de Michoacán/ Secretaría de cultura del estado de Jalisco, 2003, pp. 174- 175.

El segundo punto corresponde a Caxitlán- Tecolapan, en la ribera del río Grande y uno de los lugares más antiguos de los que se hace relación al inicio de la colonización, Caxitlán fue el sitio desde donde Gonzalo de Sandoval, enviado de Hernán Cortés emprendió el camino para la conquista de Colima la cual se llevó a cabo el 25 de julio de 1523. Caxitlán se adjuntó a Tecomán establecido en curato desde 1568, Carrillo Cázares indica que a mediados del siglo XVII la población de Tecolapa apenas llegaba a los 30 vecinos, “*la mayor parte de ellos negros, chinos (filipinos), mulatos o mestizos*”.<sup>184</sup> En una crónica anterior a ésta, en 1619, se hace referencia una vez más, a los chinos asentados en esta región y los cuales nos hablan del impacto demográfico de los chinos:

Saliendo de la Villa (de Colima), el rostro a mediodía, como a cuatro leguas, está el Valle de Caxitlán en que hay 30 ó 40 huertas de cacao... Este pueblo es una congregación donde se juntaron 16 pueblos pequeños... hay en este pueblo 200 vecinos indios y 50 chinos casados, y 15 ó 20 españoles...<sup>185</sup>

Esta destacada cifra de chinos en Colima, y en particular en Caxitlán será muy importante para el proceso de aculturación tan particular que se dio en esta región.

---

<sup>184</sup>Alberto Carrillo Cázares, *Partidos y Padrones del Obispado de Michoacán, 1680-1685*, México, El Colegio de Michoacán/ Gobierno del Estado de Michoacán, 1996, p.381

<sup>185</sup> Biblioteca del Real Palacio, Madrid, ms. 2579, *Informe de la visita pastoral del Obispo de Michoacán Baltasar de Covarrubias, en 1620*, citado por: Alberto Carrillo Cázares, *Partidos y Padrones, Op. Cit.*, p. 381

Yssasy a mediados del XVII declaró que tanto en Caxitlán como en Tecomán había 18 haciendas de palmas de las cuales se obtenía entre cuatro mil y cinco mil arrobas de vino al año, refiriéndose al vino de palmas o de coco, del cual ya había probado Urdaneta cuando en 1564, buscando la ruta de tornaviaje, los naturales de la isla de Mindanao le proporcionaron frutas, gallinas arros y vino de palma.<sup>186</sup> A mediados del siglo XVIII Villaseñor y Sánchez notificaba la existencia de las haciendas de palma de coco en Caxitlán.

Según Gómez Amador, muchos de estos chinos tuvieron también su propia "cuna" en Acapulco, pero en un grado mucho menor que en Colima, pues vemos que en Colima tuvieron mucha mayor población e influencia. El autor asegura que para que se produjera esta influencia filipina en Colima existieron circunstancias que no debemos dejar de lado, primero el aislamiento de Colima respecto de la capital política novohispana, que de haberse elegido ya fuera Salagua o Navidad como destino principal del comercio con Filipinas, esta región se hubiera encontrado mucho más unida al comercio y al transporte novohispano. Además no se deben olvidar las condiciones geográficas (orográficas y climáticas) que se oponían a una integración comercial eficiente de esta región con el resto de la Nueva España; por tanto al estar tan alejados, sin minerales preciosos y con los continuos huracanes que acababan con las huertas de cacao, los habitantes de esta provincia debieron buscar otras

---

<sup>186</sup> Francisco Santiago Cruz, *Op. Cit.*, p. 27

actividades, como fueron la sal y el vino de coco. *“La misma indisposición orográfica que les había impedido capitalizar la conquista de Filipinas invalidaba la opción del comercio con productos agrícolas no procesados”*.<sup>187</sup>

Se cree que incluso en Colima fue tan determinante el peso que comenzaron a adquirir los filipinos que para principios del siglo XVII, la producción de vino de coco desplazó a la del cacao. Sin embargo al considerar los orígenes vemos que: *“Para alcanzar la buscada fortuna se debería encontrar una opción atractiva en esta tierra; el producto a explotar debería ser preferentemente único en el reino, de poco volumen y gran valor; esta alternativa económica llegó por mar y en paquete.”*<sup>188</sup> Según Romero y Solís fue Alvaro de Avendaño, quien regresando de Filipinas en su paso por las costas de Colima a mediados del siglo XVI, dejó la semilla de la palma de coco de la cual los colimenses producirán productos como vino, vinagre, miel y aceite.<sup>189</sup> Sin embargo otra fuente nos refiere *“de la existencia de seis cocos plantados asociados a una huerta de*

---

<sup>187</sup> Adolfo Gómez Amador, “La influencia filipina en la arquitectura del Occidente Mexicano”, Tercera parte, *Revista Filipina*, Tomo IV, No. 2, Otoño 2000, Revista en medio electrónico de Canadá: <http://members.aol.com/efaro26164/colima.html>

<sup>188</sup> Adolfo Gómez Amador, “La influencia filipina en la arquitectura del Occidente mexicano”, *ibid.*

<sup>189</sup> José Miguel Romero, *Breve Historia de Colima*, “Serie Breves Historias de los Estados de la República Mexicana, México, Colegio de México/ FCE/ Fideicomiso Historia de las Américas, 1994, pp.

*frutales, maíz y cacao en el Valle de Caxitlán el 10 de septiembre de 1577, apenas ocho años después de su introducción por Alvaro Mendaña*".<sup>190</sup>

Fue a finales del siglo XVI que la semilla de coco se utilizó con fines agrícolas y su explotación para elaborar tuba y vino de coco, que coincide también con el arribo de chinos y filipinos que ayudaron en el desarrollo tecnológico del cultivo y de sus aplicaciones.

La tuba<sup>191</sup> de coco, que no se debe confundir con el vino de coco, es una bebida originaria de Filipinas y que se transmitió a la Nueva España precisamente por estos

---

<sup>190</sup> Félix Rogelio Flores, " Alternativas tecnológicas del cocotero de Asia- Pacífico, ventaja competitiva para el cocotero en México ", tesis para obtener grado de Doctor en Ciencias, Area Relaciones Internacionales Transpacíficas, Facultad de Economía, Centro Universitario de Estudios e Investigaciones sobre la Cuenca del Pacífico, Universidad de Colima, 2006, pp. 72- 73

<sup>191</sup> Palabra filipina que se refiere a la bebida refrescante y nutritiva que se extrae de las flores de la palma de coco. La tuba sigue siendo de uso cotidiano en Colima, no así el del vino de coco. Félix Rogelio Flores, *Op. Cit.*, p. 73. En el *Diccionario de la Real Academia* se da la siguiente definición: "Aguardiente flojo que se fabrica en Filipinas con la tuba del coco después de fermentada". <http://buscon.rae.es/drae/Srvlt/ObtenerHtml?LEMA=vino&SUPIND=0&CAREXT=10000&NEDIC=No>



16) Cocotero Filipino

chinos que viniendo en las Naos de Filipinas, se quedaron en territorio novohispano.

Según la investigación de Rogelio Flores, desde 1573- 1574 se reportaron tecnologías del cocotero en la Nueva España por Francisco Hernández para diferentes usos en agua, vino, fruta, lazos de fibra, copas de concha decoradas en oro y plata, mástiles para barcos, grasa, aceite, azúcar y vinagre. Asimismo asegura que la transformación técnica con fines de cosecha entre 1580 y 1600 se debe totalmente a los primeros filipinos conocedores del cultivo y de todas sus aplicaciones.<sup>192</sup>

La presencia oriental en el virreinato fue definitiva y muy fuerte en la franja costera que va de los puertos de Navidad al de Acapulco, pero definitivamente encontramos mayor peso cultural en los Valles de Caxitlán en Colima con el cultivo de la palma, en Zacatula y en Acapulco donde la existencia de chinos se debió a su conocimiento en el arte de la navegación.

Gómez Amador explica que fue en el siglo XVIII cuando el grupo étnico de los chinos desapareció de la Provincia de Colima. Según su hipótesis, esta ausencia de chinos se dio al mismo tiempo que *"la enigmática extinción"* de Caxitlán, que como ya vimos con anterioridad, fue la región en la que más chinos encontramos asentados en Colima y donde existió una industria del vino de cocos muy importante.<sup>193</sup> Al parecer ambas desapariciones se dieron como consecuencia de las enérgicas medidas

---

<sup>192</sup> Félix Rogelio Flores, *Op. Cit.*, pp. 74- 75

<sup>193</sup> Adolfo Gómez Amador, *Ibid.*

restrictivas tomadas por la Corona de prohibición de bebidas alcohólicas en la Nueva España.

Si bien podemos hablar de una prohibición general para la venta y consumo de bebidas embriagantes sobre todo para negros e indígenas, lo cierto es que en la práctica no se respetó mucho por considerarse un negocio bastante lucrativo. Sin embargo, en teoría y en papel, las autoridades coloniales parecieron tener muy controlada la venta de bebidas alcohólicas en la Nueva España y en el territorio solamente existieron unas muy excepcionales distinciones, como lo podemos ver para el caso de Colima con el vino de coco, como se cita en el siguiente documento:

Asimismo, ninguna persona “de cualquier calidad que sea”, por sí o por otras personas podía beneficiar ni vender pública ni secretamente vino de cocos, para ningún efecto, si bien los vecinos de Colima tenían algunas licencias para su producción.<sup>194</sup>

No obstante vemos que para la segunda década del siglo XVII, incluso a Tzintzuntzan llegaba el vino de coco. En un estudio que Felipe Castro hizo sobre un personaje patzcuareense muy particular llamado Agustín Moreno de Nava, el cual fue denunciado el 6 de enero de 1627 por el Teniente alcalde de Tzintzuntzan, Luis Aguirre, por comerciar con vinos de cocos de la cual “*habían resultado borracheras y ofensas a Dios*”, Castro dice que si bien Colima tenía un permiso especial para vender

---

<sup>194</sup> Eusebio Bentura Beleña, *Recopilación sumaria de todos los autos acordados de la Real Audiencia y Sala del Crimen de esta Nueva España*, México, Felipe de Zúñiga y Ontiveros, Tomo Primero, segundo folio, núm. CXXXIV, p. 112, citado por: Oscar Cruz Barney, “El vino y el derecho: la regulación jurídica de la producción, comercio y consumo del vino en México (1529-1888),” en *Anuario Mexicano de Historia del Derecho*, México, IJ, UNAM, Vol. XVI, 2004, p. 177

el vino de coco, no estaba permitido vender cualquier bebida alcohólica a los indios o en pueblos de indios.<sup>195</sup> Según la investigación que Castro Gutiérrez hizo sobre el suceso narra:

Agustín... había llegado a Tzintzuntzan con vara alta de justicia, diciendo ser alguacil y llevando consigo tres botijas de vino que después vendió a un real por una medida pequeña (un jornalero ganaba en ésta época un real y medio diarios). El negocio parece haber provocado una borrachera generalizada, con grupos de ebrios escandalizando por las calles. Aún peor, resultó que un mozo español, tan ebrio como los demás, sacó una daga y cuando fue reconvenido por el justicia del lugar, se echó sobre él y lo hirió en un brazo, hasta que pudo ser sometido.<sup>196</sup>

Es muy seguro -aunque Castro no lo mencione- que el vino viniese de Colima hasta Pátzcuaro que era de donde era originario Agustín Moreno de Nava. Además, en el mismo artículo Castro hace mención de un amigo de Agustín llamado Diego de Alejandre, quien era hijo de un "rico mercader" -Bartolomé de Alejandre- los cuales contaban con una tienda en Pátzcuaro. En una ocasión, anterior al suceso de Tzintzuntzan se alude que Diego de Alejandre viajó a Colima por cuestiones negocios.<sup>197</sup> Es probable que después de ese viaje su amigo Alejandre, le hubiera

---

<sup>195</sup> Felipe Castro G., "Honor y deshonor en una ciudad provinciana. La curiosa vida y escandalosas acciones de Agustín Moreno de Nava", en *Estudios de Historia Novohispana*, México, Vol. 23, UNAM, 2000, pp. 50- 51

<sup>196</sup> Felipe Castro G., "Honor y deshonor en una ciudad provinciana. La curiosa vida y escandalosas acciones de Agustín Moreno de Nava", *Op. Cit.*, p. 51

<sup>197</sup> Felipe Castro, *Op. Cit.*, p. 49

traído el vino de coco a Moreno desde Colima, pero estas son suposiciones que no debemos ignorar debido a las coincidencias que encontramos con el tema que estamos tratando.

Con respecto al "permiso especial" para la venta de bebidas alcohólicas con el que contaba Colima y al que se hace referencia anteriormente, en realidad, la producción de vino en Colima fue permitido por diversos argumentos que los productores debatían a las autoridades cuando éstas iniciaron con las primeras prohibitivas para la producción de vino de coco, los productores inferían justificaciones tales como sismos, pestes, hambre y tormentas tropicales para que se permitiera continuar con la producción. Tal fue el caso del Alcalde de Colima, el cual en 1635 solicitó un aplazamiento para continuar fabricando vino de coco pues sufrían todavía los embates del huracán de 1626. Esta prórroga, en este caso y en muchas posteriores, se concedió.<sup>198</sup>

Existieron pues desde mediados del siglo XVI, extensos palmares de cocos pues desde 1577, Juan Hiniestra quien fuese de los primeros pobladores de Colima, reclamó a Juan Fernández Ocampo haber tomado posesión de tierras en el Valle de Caxitlán, con casas sembradas con seis cocos.<sup>199</sup>

---

<sup>198</sup> P. J. Vaca, "Hacia una visión panorámica de Colima en el siglo XVIII" en *475 aniversario de la fundación de la Villa de Colima, nueve charlas sobre un origen común*, Colima, Gobierno del Estado de Colima/ Secretaría de Cultura, 2001, pp. 100- 103

<sup>199</sup> José Miguel Romero de Solís, *Archivo de la Villa de Colima de la Nueva España, siglo XVI*, T. II, Colima, Universidad de Colima, 2004, p. 55. Citado por: Félix Rogelio Flores, *Op. Cit.*, p. 74

Esta expansión del cultivo de coco fue prosperando con los años pues como refiere Oseguera Parra " *A principios del siglo XVII los palmares de coco estaban muy extendidos, elaborándose con él diversos productos: vino, vinagre, miel, aceite y tuba. Sin embargo, la prohibición del Virrey Albuquerque (1701- 1711) afectó bastante el auge cocotero colimense, pues a mediados del siglo XVIII había decaído totalmente la producción y el comercio del vino de coco*".<sup>200</sup>

La expansión de este cultivo durante los siglos XVI y XVII, se debió a que principalmente el negocio del vino de coco era bastante redituable pues se comerciaba con regiones muy lejanas a la costa colimense como lo eran las zonas mineras del centro y del norte de la Nueva España,<sup>201</sup> lo cual de inmediato vio afectado el monopolio comercial español en el ramo de los vinos europeos -sobre todo de Sevilla- conocidos como los "vinos de Castilla". Fue pues por pugnas entre los intereses de peninsulares y vecinos de esta provincia que enseguida se crearon ordenanzas que controlaran el cultivo del coco hasta su desaparición en el siglo XVIII.

---

<sup>200</sup> David Oseguera Parra, "La cocina colimense. El menú, muestrario de la cultura regional", en *Estudios sobre las culturas contemporáneas*, Colima México, Universidad de Colima, año/vol. 1, nú. 002, diciembre 1995, pp. 40- 41

<sup>201</sup> D. Zizumbo, *History of coconut (Cocos Nucifera L.) in Mexico: 1539- 1810*, Yucatán, Centro de Investigaciones Científicas de Yucatán, 1996, p. 510, citado en: Félix Rogelio Flores, *Op. Cit.*, p. 76 Además debemos resaltar que en Zacatecas el vino fue un producto muy demandado después de la carne, el trigo y el maíz. Entre su desaparición también debemos mencionar que se comenzó a consumir el mezcal.

Volviendo al camino que se debió seguir después de Cuyutlán y Caxitlán, un tercer punto, corresponde a la Villa de Colima, la cual, como ya se señaló fue fundada en 1523 por Gonzalo de Sandoval quien pudo entrar a ella por la ruta más corta, es decir, costeando, o por una segunda más fácil de transitar; por la Sierra de Coalcomán, pasando Arteaga, Aguililla y Coalcomán, además, como señala Espejel Carbajal, Coalcomán y Tepalcatepec a diferencia de la región de Motines, en la costa, estaba en manos de los tarascos, lo cual pudo hacerle más seguro el camino al conquistador.<sup>202</sup> Colima perteneció al obispado de Michoacán hasta 1795. Como la describe Carrillo Cázares *Colima*:

*“fundada entre dos volcanes, uno de fuego y otro de nieve y el Mar del Sur”.*<sup>203</sup>

Según la descripción de Ysassy sobre la Colima de 1649:

Es de las más antiguas del obispado y cabeça de provincia en la costa del sur, inclinada algo al poniente. Dista de Valladolid setenta leguas ... y doce del Mar del Sur y puerto de Salagua. Es poblaçon de españoles y aunque se ha minorado en su vecindad después que un grande huracán destruyó las guertas de cacao, con todo terná mas de ciento cinquenta vecinos.<sup>204</sup>

---

<sup>202</sup> Claudia Espejel Carbajal, *Op. Cit.*, pp.42-44

<sup>203</sup> Y continúa: *“De Colima y Caxitlán no podrá Usted despedirse sin antes echarse entre pecho y espalda unos tragos del afamado “aguardiente y vinos de cocos que llaman” y que se hace en sus vastas y verdes haciendas de palmas que en cuanto a vinos de la tierra son las más afamadas y productivas de toda la Provincia y aun de todo el Reino de la Nueva España...”* Alberto Carrillo Cázares, *Michoacán en el Otoño del Siglo XVII*, México, Colegio de Michoacán/ Gobierno del Estado de Michoacán, 1993, pp. 140- 143.

<sup>204</sup> Citado por Alberto Carrillo Cázares, *Partidos y Padrones*, *Op. Cit.*, p.369

En las *Relaciones Geográficas* de 1580 notamos que lugares como Chilchota pasaba el llamado “*camino rreal que va a Pascuaro*” por donde iban también al “*rreyno de la Galizia, y a la gobernacion de Chiametla, y a la Villa de Colima*”. En el mismo sentido se asegura que “*no hay salinas en esta tierra ninguna: probeense en este pueblo y sus sujetos de la sal de mar que trae de acarreto de la villa y provinzia de Colima*”.<sup>205</sup> Además no debemos olvidar un dato importante que Gerhard nos proporciona en el sentido que en la segunda mitad del siglo XVI aparecen en las plantaciones de coco y cacao de la costa colimense, los llamados “chinos” que no eran mas que filipinos que se quedaron a vivir en territorio novohispano y de los cuales ya se habló con anterioridad.<sup>206</sup>

Pero volviendo al comercio de la sal y de la influencia filipina en las técnicas, Williams apunta que ante el incremento en la demanda de sal en Colima, existió la necesidad de desarrollar y manejar un nuevo sistema: los tapeixtles que permitían obtener la sal por evaporación solar y no por cocimiento, como se hizo hasta antes de la introducción de este método, el cual lleva a una interrogante, pues al parecer no es de origen indígena. Williams -quien es experto en estas técnicas- lanza una hipótesis que plantea que este procedimiento del tapeixtle fue introducido de las Filipinas. Apoya esta posibilidad en el hecho de que solamente se utilizó en las costas de los actuales

---

<sup>205</sup> Alvaro Ochoa y Gerardo Sánchez (Ed.), *Relaciones y Memorias de la Provincia de Michoacán 1579-1581*, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 1985, pp. 63- 66

<sup>206</sup> Peter Gerhard, *Op. Cit.*, p. 84.

estados de Colima, Michoacán y Guerrero en la costa del Pacífico, la cual estuvo en contacto con la Nao de China y por tanto con la gente que de Asia se quedó en las costas novohispanas.<sup>207</sup>

En otro sentido, veremos como el hecho de la comercialización del producto tenía sus complejidades pues transportar la sal por estos caminos debió ser una tarea difícil, sobre todo tan a principios de la colonia, según Williams para transportar la sal, en Colima tanto los encomenderos como los corregidores, se valieron de los tamemes hasta bien entrado el siglo XVII. Citando a Williams, él dice que:

La sal se transportaba a varios lugares, algunos bastante distantes de la costa de Colima, como la Ciudad de México. Eventualmente el virrey de la Nueva España intentó prohibir el uso de tamemes, pero lo que realmente terminó con esta inhumana costumbre fue la escasez de mano de obra indígena debida a las epidemias y al hambre, así como la creciente necesidad de mover mayores volúmenes de sal de manera más rápida.<sup>208</sup>

Todavía a finales del siglo XVIII, en 1789, se señala que en el tráfico salinero que Colima sostuvo con Guanajuato, el principal flujo comercial se hacía por el camino de Valladolid, lo cual implicaba dar una vuelta al parecer innecesaria pero inevitable debido a la condición de los caminos. Romero manifiesta que incluso el camino que unía a la Villa de Colima con Guadalajara se encontraba en mejores condiciones y sólo

---

<sup>207</sup> Eduardo Williams, *Op. Cit.*, p.176.

<sup>208</sup> Eduardo Williams, *Op. Cit.*, p. 149

fue así porque el propio Consulado de Guadalajara se preocupó por mantener en buenas condiciones el camino “*por el sensible impulso que el comercio entre ambas poblaciones estaba adquiriendo*”.<sup>209</sup> Tomás Calvo difiere de este parecer pues dice que nada mejoró el trazo de este camino, aunque sí coincide en que tuvieron que ser necesarios el desarrollo manufacturero de Guadalajara y su necesidad de algodón la que impulsó que se empedraran los trechos más peligrosos del camino haciéndolo solamente transitable.<sup>210</sup> De este camino entre Colima y Guadalajara Calvo nos proporciona una anécdota que nos parece preciso que se asocie con ese camino:

Ahora si queremos hablar de caminos heroicos, de esos que desde las cuencas centrales de Tala y Guadalajara atraviesan provincias menos importantes, de bajada hacia la costa; algunos, como el “camino real de Colima” marcaron profundamente la epopeya mexicana de las mulas y dejaron huellas hasta en el folclor. De cuenca en desfiladero, siguiendo, en parte, los ríos que corren hacia el océano (Purificación, Tuxpan), el camino es particularmente difícil, sobre todo entre Colima y Tuxpan la toponimia habla una vez más por sí misma, ya que las siete barrancas que se tenían que vencer se llamaban los “siete pecados mortales”.<sup>211</sup>

Estas dos primeras entradas de penetración que planteamos, la primera por el puerto de Navidad y la segunda por Cuyutlán, si nos fijamos bien se unen en un punto

---

<sup>209</sup> José Miguel Romero, *Breve Historia de Colima*, Op. Cit., p. 56

<sup>210</sup> Tomás Calvo, *Por los caminos de Nueva Galicia*, Op. Cit., p. 89

<sup>211</sup> *Ibid.*, p. 88

determinado en el noroeste de Michoacán, en la región de Xacona y Zamora y a partir de allí, se sigue un mismo camino, que era el que precisamente iba a Pátzcuaro y éste a su vez a Valladolid y Ciudad de México.

## **DE LA COSTA A LA TIERRA FRIA: CAMINO ZACATULA-PATZCUARO**

Una tercera ruta sería la que correría desde la desembocadura del río Balsas en Zacatula, hacia el norte, pasando por la Tierra Caliente de Michoacán, Uruapan, Pátzcuaro y de allí hacia el noroeste novohispano o hacia la Ciudad de México.

La fundación de Zacatula, en la ribera izquierda del río Balsas, data del 8 de diciembre de 1522 cuando Juan Rodríguez de Villafuerte junto con Simón Cuenca la nombraron "Villa de Nuestra Señora de Concepción de Zacatula" donde inmediatamente se le asignó un ayuntamiento y una capilla para recibir asistencia religiosa. Ulteriormente los hombres del primer conquistador español, Hernán Cortés, edificaron en sus costas un astillero con el fin de explorar la costa del Mar del Sur desde este punto.<sup>212</sup> De hecho se ha dicho que fue por la vía de Tzintzuntzan que Cortés envió a Villafuerte y a Sandoval con las áncoras para los barcos rumbo a Zacatula. Espeje Carbajal manifiesta que en aquel entonces la ruta hacia Zacatula pasaba probablemente por Ario y por Jorullo.<sup>213</sup>

---

<sup>212</sup> Alvaro Ochoa S. y Gerardo Sánchez Díaz, *Breve Historia de Michoacán, Op. Cit.*, p.36

<sup>213</sup> Claudia Espejel Carbajal, *Op. Cit.*, pp.42-44

La provincia y villa de Zacatula, aún a pesar de su lejanía de la sede episcopal en los tiempos de don Vasco de Quiroga, fue uno de los más antiguos e importantes partidos del obispado de Michoacán<sup>214</sup>, su curato se fundó en una época tan temprana como fue 1546.<sup>215</sup> Quiroga organizó y estableció parroquias y vicarías sobre toda la costa, quedando establecidas formal y tempranamente -en la primera mitad del siglo XVI-, las jurisdicciones eclesiásticas de Zacatula y Maquilí.<sup>216</sup>

De acuerdo con la Relación de la Provincia de Motines de 1580 existía una bien establecida ruta de comercio que iba desde esta provincia de Zacatula hasta Pátzcuaro, de hecho desde la época de los Tarascos se cita que peleaban con los de Colima y Zacatula,<sup>217</sup> lo cual nos habla de una comunicación existente entre la zona lacustre de Pátzcuaro con la costa desde tiempos prehispánicos.

La costa de Zacatula tiene la conveniencia de que desemboca en sus costas el Río Balsas que a finales del XVI llamaban de distintas maneras según fuera el lugar por donde pasara, en este caso se le llamaba Río Zacatula, lo cual como mencionamos

---

<sup>214</sup> El Obispado de Michoacán fue fundado en 1536, según las palabras de un cronista de Indias, éste lo describe de la siguiente manera: "*en el Obispado de Michoacán hay treinta y un partidos o beneficios de clérigos en pueblos de indios, sin otros trece o catorce que hay en pueblos de españoles y minas. Los padres de la Compañía tienen en Michoacán dos colegios, uno en la ciudad de Valladolid, que es la catedral y otro en Pátzcuaro*". G. Mendieta, Historia eclesiástica indiana, Madrid 1973, t. I, p. 116. Citado en: Gerardo Ortiz Treviño, "El Tercer Concilio Provincial Mexicano, o cómo los obispos evadieron al Real patronato Indiano", México, IJ/UNAM, vol. XV, 2003, en Biblioteca Jurídica Virtual <http://www.juridicas.unam.mx/publica/rev/hisder/cont/15/cnt/cnt5.htm#N25>

<sup>215</sup> Alberto Carrillo Cázares, *Partidos y Padrones del Obispado de Michoacán*, Op. Cit., p. 333

<sup>216</sup> Alvaro Ochoa S. y Gerardo Sánchez Díaz, *Breve Historia de Michoacán*, Op. Cit., p. 44

<sup>217</sup> "Relación de la Ciudad de Pátzcuaro" en *Relaciones Geográficas del Siglo XVI: Michoacán*, ed. René Acuña, Op. Cit., p.200.

anteriormente representaba una ventaja pues por las afluentes de los ríos, se establecían veredas tierra adentro.

Para Zacatula, el caso del Balsas fue excepcional pues es considerado uno de los ríos más extensos de México pues nace en Puebla con el nombre de Atoyac y tiene muchas afluentes en su recorrido a la costa del Pacífico, entre las más reconocidas están la del Cutzamala y el Tepalcatepec, además en la actualidad sirve como línea divisoria entre los estados de Guerrero y Michoacán. Una crónica sobre el río a finales del siglo XVI lo describe como:

Un río grande que nace en tierra y términos de Tlaxcala, obispado de la Ciudad de los Angeles. Entran en él otros muchos ríos, el cual no se saca ni riega por ninguna parte, por ser furioso en tiempo de aguas y de seca. Este río tiene mucha cantidad de peces que se dicen bagres, grandes, truchas, camarones grandes de a palmo, y mojaras y lagartos en mucha cantidad, que por otro nombre se llaman cocodrilos. Estos suelen, estando encarnizados, hacer daño a los naturales, pasando de una banda a la otra del río.<sup>218</sup>

En esta exposición se señala, por una parte las grandes corrientes en la época de lluvias y por otra la fauna salvaje como los cocodrilos. En el primer aspecto veremos cómo los que solían ser riachuelos en época de secas, en las lluvias se convertían en caudalosos ríos imposibles de cruzar. Así mismo la formación de esteros en las costas -al mezclarse el agua dulce con la salada- se adecuaba favorablemente

---

<sup>218</sup> “Relación de Sirándaro y Guayameo” en *Relaciones Geográficas del Siglo XVI: Michoacán*, ed. René Acuña, Op. Cit., pp. 261-262.

al desarrollo de especies que iban desde las más peligrosas como los cocodrilos hasta las más desagradables como los mosquitos.

Sánchez Díaz, quien conoce muy bien la región, menciona los esteros más importantes: El Caiman y El Pichi, cerca de la desembocadura del Balsas, y al noroeste los de Michaito, Maquilí y Mezcala.<sup>219</sup>

Otra descripción de la región la proporciona Nicolás de Cardona quien en 1619 recorrió la costa en su camino a California, en ésta dice: *“El Río que llaman de Zacatula es el de las Balsas, de la Nueva España que sale a la Mar del Sur, toda esta costa es de tumbo de mar que con mucho trabajo se llega a tierra en este paraje se perdió una Nao del Perú con mucha plata”*.<sup>220</sup> Como se anota en las descripciones, la desembocadura de dicho río no dejaba que fuese fácil hacer puerto allí; sin embargo como hemos anotado antes, era precisamente ese mismo desagüe el que permitía intrudirse tierra adentro. Además debemos observar el comentario de Cardona, en el sentido de que aún a principios del XVII venían Naos del vecino virreinato del Perú a traficar con la Nao de China; por obvias razones no iban a llegar a Acapulco. Si esta Nao, como asegura Cardona, se perdió a la altura de Zacatula, lo más seguro es que buscara tener contacto con alguno de los puntos portuarios que hemos estado

---

<sup>219</sup> Gerardo Sánchez Díaz, *La Costa de Michoacán*, p. 26.

<sup>220</sup>Nicolás de Cardona, *Descripciones geográficas e hidrográficas de muchas tierras y mares del norte y del sur en las Indias en especial del descubrimiento del reino de California*, citado en: Gerardo Sánchez, *La costa de Michoacán, Op. Cit.*, p. 22.

mencionando como Navidad, Colima o la misma Zacatula, por ello es que andaba tan al norte de Acapulco, hecho que fortalece en este sentido nuestra hipótesis.

Así pues, por el río y otras características, la costa de Zacatula debió haber sido un lugar en donde la Nao hacía una escala para tomar alimentos frescos y agua, las mismas relaciones geográficas apuntan:

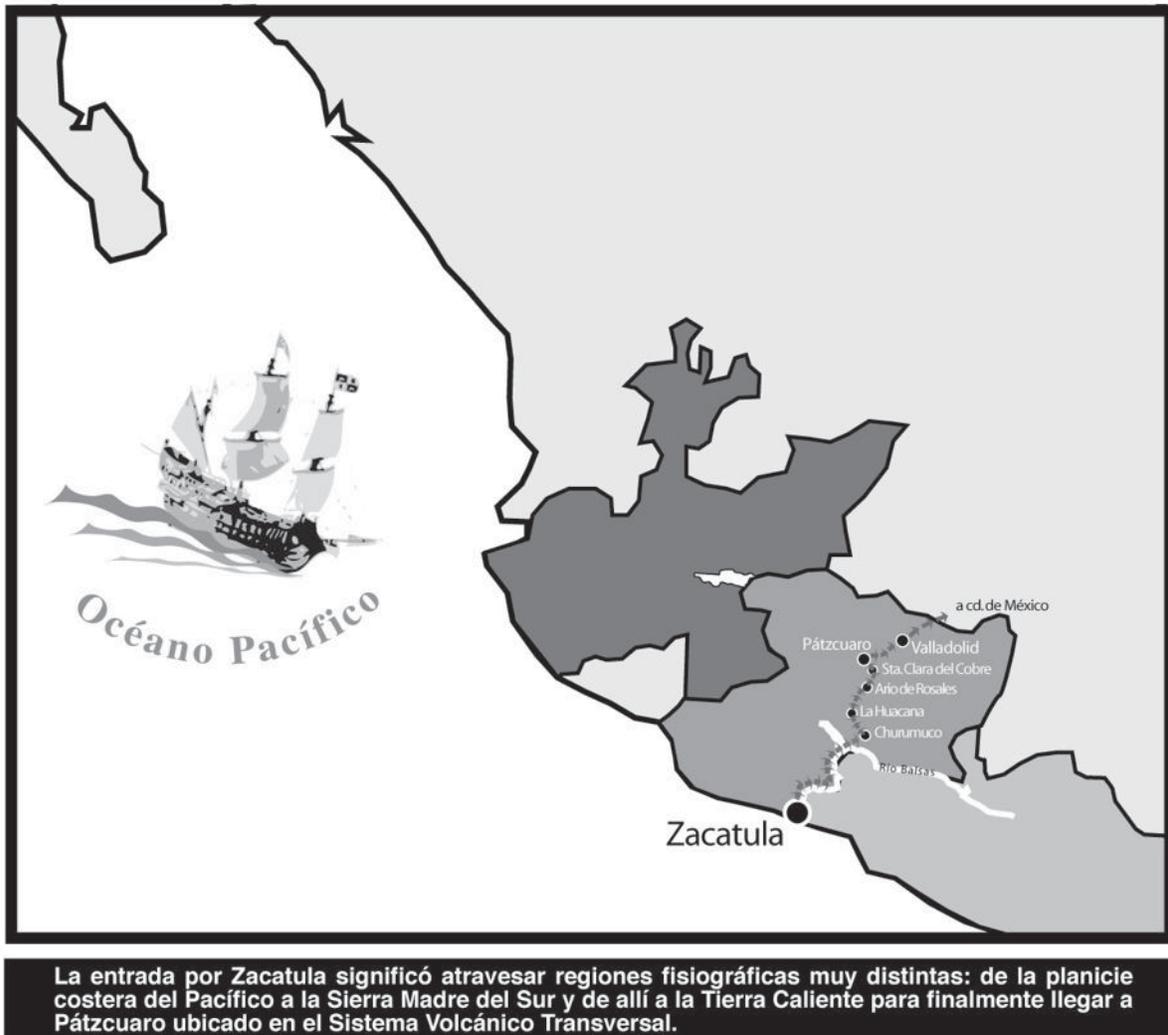
“Toda esta mar es mar blanda y de pocas tormentas, y cuando anda algo hinchada es en los meses de agosto y septiembre, a causa de los vientos. Costean en esta costa los navíos que vienen de las Islas del Poniente; vienen cerca de la tierra.<sup>221</sup>

Además se señala que a noventa leguas al poniente de esta Villa, se encontraba la Ciudad de México. Entre un punto y otro, se situaba “*el pueblo más cercano de españoles*”: Valladolid, a cuarenta y siete leguas de la costa.<sup>222</sup> No obstante también debemos apuntar que para ir a cualquiera de estos dos lugares en cuestión -Valladolid primero y la ciudad de México después- se debían atravesar fronteras naturales agotadoras y complicadas.

---

<sup>221</sup> “Relación de la provincia de Zacatula” en *Relaciones Geográficas del Siglo XVI: Michoacán*, ed. René Acuña, Op. Cit., p.461.

<sup>222</sup> Relación de la provincia de Zacatula” en *Relaciones Geográficas del Siglo XVI: Michoacán*, ed. René Acuña, Op. Cit., pp. 451- 452



Williams apunta que *“era un camino relativamente recto, pero iba por terreno accidentado y había que cruzar muchas barrancas.”*<sup>223</sup> Sylvie Lecoin comenta sobre las cuestiones topográficas de la región que:

“para pasar de la Tierra Caliente a la Meseta Tarasca había que cruzar la Sierra Madre del Sur y el Río Balsas, verdaderas fronteras naturales que delimitaban esas dos áreas complementarias... la topografía dificultaba la circulación de los hombres y de las mercancías. Se sabe

<sup>223</sup> Eduardo Williams, *Op. Cit.*, p. 150.

que con los españoles llegaron los caballos, las mulas, la rueda y las carretas; pero no siempre se conoce cuándo su uso se extendió al mundo indígena... además de que para andar a caballo o viajar en una carreta hacen falta caminos. Las Relaciones nos dicen que eran pocos y en estado pésimo.”<sup>224</sup>

Así por ejemplo, cuando en las Relaciones se habla de la distancia entre Valladolid y Zacatula se dice que: “*son leguas grandes, de tierra muy doblada, caminos muy torcidos, muy malos de caminar por las grandes quebradas, y piedras y malos pasos que hay; que, si no se abriesen cada año los caminos, no se podrían caminar.*”<sup>225</sup>

Además debemos complementar que, para finales del XVI sucedió en Zacatula como en la mayoría de los asentamientos costeros, estaba totalmente despoblada. Las causas son varias; pero la más firme fue por disposición virreinal pues Gerhard refiere, primero, que el Alcalde Mayor de la Provincia estuvo establecido en la Villa pero que

---

<sup>224</sup> Sylvie Lecoin, “Intercambios, movimientos de población y trabajo en la diócesis de Michoacán en el siglo XVI”, *Op. Cit.*, p. 125- 126

<sup>225</sup> Relación de la provincia de Zacatula” en *Relaciones Geográficas del Siglo XVI: Michoacán*, ed. René Acuña, *Op. Cit.*, p. 452

para 1575 la cambió por Tecpan<sup>226</sup> que se encontraba un poco más al sur y, segundo, sólo dos años después, en 1578, Cavendish estuvo en esa costa y por tanto había que despoblar las costas para evitar robos por parte de enemigos extranjeros. Esta política colonial de desplazar la población de las costas hacia tierra adentro, de la que ya hablamos en el capítulo uno, responde a la hipótesis que plantea de Ita Rubio y que Ochoa Serrano y Sánchez Díaz reiteran para esta región diciendo:

El desplazamiento de la población del litoral a "tierra adentro, ordenado por las autoridades virreinales, respondió al temor a incursiones de piratas ingleses que merodearon la costa del Pacífico en el último tercio del siglo XVI y primeras décadas del XVII. Así, cuando en 1587 apareció por las costas de Zacatula el pirata inglés Thomas Cavendish, el virrey informó a la Corona que no había por qué temer, que la costa estaba casi desierta y no había nada que robar. Lo mismo sucedió años más tarde cuando embarcaciones de piratas holandeses fondearon en la desembocadura del Río Balsas. Solo hubo españoles que solicitaron al virrey no mover su residencia, ya que tal medida afectaba sus huertas de cacao y otros cultivos.<sup>227</sup>

---

<sup>226</sup> En el panorama general de la población del obispado de 1680 a 1683, se señala a Tecpan con 1, 335 personas de los cuales 977 eran indios, 62 españoles, 34 mestizos, 171 mulatos y 91 no especificados a los que el autor supone son chinos. Alberto Carrillo Cázares, *Partidos y Padrones, Op. Cit.*, p. 19. Más adelante el mismo autor hace la siguiente reflexión sobre esta población: "Los llamados en la Nueva España chinos y chinas eran en realidad filipinos, venidos en los navíos que viajaban regularmente de las islas Filipinas al puerto de Acapulco, navíos que eran tradicionalmente llamados "Naos de China". Su presencia en el obispado michoacano se halla también documentada en las descripciones presentes. Estos emigrantes se quedaban a vivir tranquilamente como un vecino más de nuestros pueblos. Algunos venían como esclavos, pero otros tenían la dicha de venir, como chinos libres, es decir, a sus anchas, dando origen a una expresión que el pueblo pronto acuña para designar que vaga por el mundo, ancho y ajeno, a su gusto y placer. Estos chinos se aclimataban principalmente en la región de la costa. Así por ejemplo, se cuentan 90 chinos en Tecpan y Atoyac entre sus 800 vecinos, y unos cinco en Caxitlán que tiene una población de 466 familias, mientras que en la norteña ciudad y real de minas de san Luis Potosí, sólo aparecen dos de estos mentados orientales", *ibid.*, pp. 120- 121

<sup>227</sup> Alvaro Ochoa S. y Gerardo Sánchez Díaz, *Breve Historia de Michoacán, Op. Cit.*, pp. 50- 51

Ya hemos insistido y redundado que el clima y el dificultoso y abrupto relieve hicieron de lugares como por ejemplo la Tierra Caliente -que se tenía que atravesar para llegar a la costa- como los más despreciados sobre todo por los españoles, por ello Warren *“menciona la sorpresa del padre Francisco Martínez, al hallar la región intermedia entre Pátzcuaro y Zacatula abandonada a tal punto, que no encontró a nadie que le ofreciera agua y tuvo que dormir en áreas deshabitadas durante tres noches”*.<sup>228</sup>

Por ello reiteramos que en la costa fue muy conflictivo los asentamientos de españoles, por un lado las políticas reales de despoblamiento, por el otro el clima, después podemos agregar la lejanía de los principales centros económicos y lo complicado que era llegar hasta allá, entre muchas otras causas que pueden ir surgiendo. Por ello encontramos que en Zacatula *“en 1571 la villa tenía apenas siete u ocho residentes españoles, y estaba desierta en 1619”*.<sup>229</sup> Los residentes españoles en esta región, correspondían a los que contaban con algunas huertas de cacao, los cuales al ser tan pocos y con tan poca influencia tampoco se interesaron por proveer a Zacatula infraestructura alguna, es más ni siquiera contaba con calles. Como señala Juan Alcalde de Rueda en la Relación de Motines que no existieron poblaciones de

---

<sup>228</sup> Claudia Espejel Carbajal, *Op. Cit.*, p. 47

<sup>229</sup> Peter Gerhard, *Op. Cit.*, pp. 404- 405

españoles más que unos cuantos que, como él, se mantenían de las huertas de cacao.<sup>230</sup>

En 1571, en el informe de la parroquia de Zacatula del Obispo Antonio Morales de Medina daba cuenta del estado tan desolado en el que se encontraba la Villa: "*Tiene hasta siete u ocho vecinos españoles, dicen que solía ser mucha más gente cuando tenían indios esclavos que sacaban oro, tiene el vicario de aquí como ocho leguas en la costa de la Mar del Sur y diez o doce en la parte de la tierra*".<sup>231</sup> El obispo agustino fray Juan de Medina Rincón también dejó constancia de la decadencia parroquial que sufría Zacatula en la década de 1580.

A principios del siglo XVII, en la relación pastoral de Baltasar de Covarrubias, reitera la situación de Zacatula la cual quedó convertida en un débil asentamiento de indígenas:

Villa de Sacatula. Esta villa solía ser de españoles, y por su mal temperamento se ha despoblado, y no hay ninguno. Tiene 150 indios. está a la orilla de un caudaloso río, de donde entra en la mar. Tiene un sujeto, 25 leguas la tierra adentro, de 12 vecinos; es llamado Cuaguayutla, es beneficio de clérigos... <sup>232</sup>

---

<sup>230</sup> Alvaro Ochoa y Gerardo Sánchez (Ed.), *Relaciones y Memorias de la provincia de Michoacán, Relación de Motines Op. Cit.* p. 99

<sup>231</sup> citado por: Alvaro Ochoa S. y Gerardo Sánchez Díaz, *Breve Historia de Michoacán, Op. Cit.*, p.44

<sup>232</sup> *Biblioteca del Real Palacio*, Madrid, ms. 2579, Informe de la visita pastoral del Obispo de Michoacán Baltasar de Covarrubias en 1620, citado en Alberto Carrillo Cázares, *Partidos y Padrones del Obispado de Michoacán, Op. Cit.*, p.333

Pero volviendo al camino que iba de la costa a Valladolid, encontraremos un punto intermedio muy importante entre la Costa y el Lago de Pátzcuaro: la Tierra Caliente en donde se ubicó un punto clave: Churumuco, por medio del cual atravesaban de una orilla del Balsas a la otra, según refiere Carlos Paredes *“a media legua del pueblo, el río balsas hacía un “balsaje”, es decir se extendía el cauce del mismo río y de esta manera el cruce de personas, animales y cargamentos se facilitaba, ya que en otros puntos, el agua era de corriente tan veloz que arrastraba lo que encontraba a su paso”*.<sup>233</sup>

Los puntos que tocaría esta tercer entrada serían: desde la costa de Zacatula, por el cauce del río Balsas hacia el norte hasta Churumuco<sup>234</sup>, de allí a Sinagua que quedaba a veintitrés leguas de Valladolid y a sesenta y dos de México. Los siguientes puntos que se tocaban subiendo al noroeste era La Huacana, Ario, Santa Clara del Cobre y Pátzcuaro, los cuales, como veremos encontraremos muy conectadas en el tiempo.

La Huacana fue fundada entre 1562 y 1567 y anterior al periodo colonial parece ser que este lugar fue un punto clave desde el cual el Señorío Tarasco extendió sus conquistas por la Tierra Caliente, según una cita de Ochoa y Sánchez esto ocurrió

---

<sup>233</sup> Carlos Paredes Martínez, “El mercado de Pátzcuaro y los mercaderes tarascos en los inicios de la época colonial” en *Historia y Sociedad, Ensayos del Seminario de Historia Colonial de Michoacán*, México, UMSNH/ Instituto de Investigaciones Históricas/ CIESAS, 1997, pp. 168- 169

<sup>234</sup> Debemos mencionar aquí lo que Gerhard apunta: la región de Cinagua y la Guacana, región al sur de Michoacán “desciende desde la escarpa sur de la Sierra Volcánica (más de 2 000 metros) hasta la cuenca del Balsas- Tepalcatepec (menos de 100 metros)”, lo cual nos habla de las dificultades geográficas de la región. Peter Gerhard, *Op. Cit.*, p. 75

*cuando se estableció "Un principal llamado Capauaxnzi por cacique de La Huacana", el cual afrontó nuevas conquistas para someter varios pueblos de la Tierra Caliente.*<sup>235</sup>

En pleno siglo XX, Carrillo Cázares invita a hacer el recorrido por la Tierra Caliente michoacana y en su crónica empieza precisamente por La Huacana, en ella leemos: *"baje a la Tierra Caliente por los palmares de La Huacana, casi destruida por los pasados temblores, y llegue hasta Tzinagua, donde a las orillas del caudaloso Río Grande hallará a quien por un módico peaje lo ponga a Usted sano y salvo en la otra orilla, librando el peligro de las corrientes y los caimanes, pues "los indios balsean en el río y pasan a los que van a la costa; y la mitad de este peaje es de su hospital". "Tres leguas de la otra banda deste río muy caudaloso "llegará Usted a Churumuco".*<sup>236</sup>

El hospital al que se refiere Carrillo es el mismo al que hace referencia Isassy en el siglo XVII en su reseña de La Huacana: *"Consta de tres pueblos, que es la Guacana, y el pueblo de Churumuco, y el de Zinagua, en distancia de dose leguas; tiene setenta vecinos yndios con sus familias. Son tarascos, y en cada pueblo ay su hospital y raçonables yglesias..."*<sup>237</sup> Es muy importante para el contenido que estamos planteando el hecho de que algunos de los puntos que sugerimos como un paraje de las rutas contara con un hospital, pues como ya lo hemos dejado apuntado, los hospitales,

---

<sup>235</sup> Alvaro Ochoa S. y Gerardo Sánchez Díaz, *Breve Historia de Michoacán, Op. Cit.*, 28

<sup>236</sup> Alberto Carrillo Cázares, *Michoacán en el otoño del siglo XVI, Op. Cit.*, p. 140

<sup>237</sup> Francisco Arnaldo de Isassy, *Op. Cit.*, p. 170. Citado por Alberto Carrillo Cázares, *Partidos y Padrones, Op. Cit.*, p. 311

servieron también como posada a los caminantes, sobre todo si hablamos de regiones tan inaccesibles como lo fue la Tierra Caliente michoacana.

Por alguna razón de la que no da antecedente, Dan Stanislawski, relaciona al pueblo de Ario, ubicado al noreste de La Huacana, con el comercio de Manila al estar en el camino que iba a la costa, el texto se tradujo así:

En este reporte se menciona casualmente que Ario está dentro del camino real desde el mar. El comercio de Manila todavía no asumía mucha importancia en ese momento. Posteriormente fue un factor importante en el crecimiento e importancia de Ario. Acapulco se hizo o era el final de los galeones de Manila y mucha de su mercancía fue traída al centro de México por medio de mulas que traían de costa arriba casi hasta la boca del Balsas donde luego se iban hacia el norte para cruzar el río en una gran curva. Desde ahí se iban cuesta arriba para pasar a través de Ario.<sup>238</sup>

La curva a la que hace referencia Stanislawski es precisamente Churumuco y la entrada de productos bien pudo haber sido por Zacatula o por Zihuatanejo. Siguiendo la ruta de este camino, desde los tiempos de don Vasco de Quiroga, en un informe que corresponde al año de 1533, en que daba cuenta de las minas de cobre en Michoacán, habla de los caminos que llevaban a ellas y en ellos se muestra que eran los mismos

---

<sup>238</sup> El texto en inglés dice: "In this report it is mentioned casually that Ario lies on the Camino Real from the sea. The Manila trade had not assumed importance at that time. It later became an important factor in the growth and importance of Ario. Acapulco became the terminus of the Manila galleons, and much of their merchandise was brought into central Mexico along the mule trail that led up the coast almost to the mouth of the Balsas, where it turned north to cross the river about the great bend. From there it went upslope to pass through Ario". Dan Stanislawski, *The Anatomy of Eleven Towns in Michoacán*, Austin, The University of Texas Press/ Institute of Latin-American Studies, 1950, pp. 25- 26

desde tiempos prehispánicos donde situaba a Churumuco sobre el camino que iba de Tzintzuntzan a Zacatula, el cual pasaba por Uruapan y La Huacana.<sup>239</sup>

Posteriormente, cuando Humboldt inspeccionó Michoacán a principios del siglo XIX, en la Hacienda del Jorullo, asentada en esta región a la que nos referimos, la cual era una de las principales productoras de algodón en la Nueva España. *El algodón se transportaba en recuas de mulas a Valladolid o Pátzcuaro y de ahí a las fábricas de hilados y tejidos de Puebla, Querétaro y San Miguel.*<sup>240</sup> Hecho que nos explica de cómo esta región fue tan importante en distintos periodos históricos. Además encontraremos una relación bien estrecha comercialmente no sólo entre la Tierra Caliente y la meseta tarasca sino con las principales ciudades novohispanas.

## **CAMINO DE LA COSTA**

Otra ruta, muy conectada con la anterior, sería una red de caminos que existía desde tiempos prehispánicos la cual corría de Coahuayana a Zacatula, de norte a sur, a lo largo de la zona costera y de allí se introducía hacia tierra adentro pasando por Uruapan, Pátzcuaro y Valladolid.<sup>241</sup> Pero concentrándonos en el corredor costero encontramos que este camino real de la costa venía de hecho desde Colima pues así

---

<sup>239</sup> Claudia Espejel Carbajal, *Op. Cit.*, p. 44

<sup>240</sup> John Durston W. *Organización social de los mercados campesinos en el centro de Michoacán*. México, CONACULTA, 1992, p. 36

<sup>241</sup> Sylvie Lecoin, "Intercambios, movimientos de población y trabajo en la diócesis de Michoacán en el siglo XVI", *Op. Cit.*, p. 152

lo cita la Relación de Qualcoman, además nos da una guía de cuáles pudieron haber sido algunos de los puntos importantes en esa costa. En la Relación de Motines, Juan Alcalde de Rueda, contestando al cuestionario al que contestan las Relaciones, registra *“auer sesenta leguas desde Colima a Zacatula”*<sup>242</sup>

En Coahuayana encontramos la desembocadura del río con el mismo nombre que corresponde a la tercera vertiente del Pacífico. Este río desciende desde Jalisco donde se le llama Tamazula y se introduce en el actual Michoacán por Chinicuila y continúa a través de Coahuayana desaguando en el Pacífico conformando lo que llamamos Boca de Apiza y que marca la frontera natural entre los actuales estados de Colima y Michoacán.<sup>243</sup>

Desde una época muy temprana se ubica un despoblamiento general en esta región costera, pues ya Lebrón de Quiñones en 1553 observó y registró *“Me dicen que era tan grande y tan poblado, que la población y caseríos se extendían una legua y más; hallé ahora un pueblezuelo pequeño de hasta cuarenta indios bien trabajados y enfermos y en la redonda tierras que solían ser suyas, harta y abundancia de huertas y heredades; huertas de cacao que los españoles han puesto”*.<sup>244</sup>

El primer sitio que se menciona es Maruata en la actual costa de Michoacán; hacia 1580 Maruata pertenecía a uno de los corregimientos más importantes de la

---

<sup>242</sup> Alvaro Ochoa S. y Gerardo Sánchez Díaz (Edit), *Relaciones y memorias de la Provincia de Michoacán, 1579- 1581, Op. Cit.*, p. 97

<sup>243</sup> Alvaro Ochoa S. y Gerardo Sánchez Díaz, *Breve Historia de Michoacán, Op. Cit.*, p. 19

<sup>244</sup> *Ibid.*, p.50

Provincia de Motines de Colima llamado Pómaro, el cual encontramos subiendo de la costa tierra adentro al noreste de Maruata, la cual a pesar de contar con “diez o doce indios”<sup>245</sup> era un punto en el camino real en el cual se pasaba la noche y donde se menciona que vivía el cura.<sup>246</sup> Fue en Pómaro, en el año de 1990, donde Eduardo Williams hizo una entrevista a un salinero muy destacado miembro de esta comunidad. En dicha entrevista, el viejo hombre, le especificó una ruta comercial que transitó durante muchos años en la cual se transportaba sal desde la costa hasta el Lago de Pátzcuaro y que era Pómaro el último pueblo costero que tocaban los arrieros antes de internarse en la Sierra Madre del Sur en su camino a la zona lacustre.<sup>247</sup> El mismo Williams confirma esta ruta costera que corría de Coahuayana a Zacatula, sin embargo no especifica otros puntos. Sin embargo asegura que fue común recorrer el camino de Zacatula a Uruapan y a Pátzcuaro no solo en tiempos coloniales, sino desde tiempos prehispánicos.<sup>248</sup>

Según la misma Relación de Motines, después estaban los pueblos costeros de Pasnori a sólo dos leguas de Maruata y Cachán por donde sale al océano el afluente

---

<sup>245</sup> “Relación de la provincia de los Motines” en Relaciones Geográficas del Siglo XVI: Michoacán, ed. René Acuña, Op. Cit., p.128

<sup>246</sup> “Relación de la provincia de los Motines” en Relaciones Geográficas del Siglo XVI: Michoacán, ed. René Acuña, Op. Cit., p.172

<sup>247</sup> Efraín Cárdenas, comunicación personal, noviembre 22, 2000, Eduardo Williams, *Op. Cit.*, p.150.

<sup>248</sup> *Ibid.*

del río Coalcomán.<sup>249</sup> Precisamente en Cachán encontramos una anécdota de lo difícil que resultaba cruzar los ríos, en ella leemos:

Cachan está sobre el rio grande, de que se dice de Cachan, por estar este pueblo en este mismo rio y [a] m[edi]a legua de la mar... tiene este río caimanes en un estrecho arriba hasta donde hace un salto que hace hacia la serrania, de donde no pueden pasar por el salto. Esta este pueblo en el camino real de la costa, camino para Zacatula. Ayudan, en tiempos de aguas, a balsear a los caminantes, pagándoles su trabajo. Tiene este rio su nacimiento encima del pueblo que se dice Quacomán, desta jurisdicción... Corre este rio más de veinte leguas; y viene en t[iem]po de aguas, terrible, q[ue] si no es con ayuda de nadadores, no hay quien se atreva a pasarle, así por ser raudoso, como por los caimanes que hay en él..<sup>250</sup>

También encontramos en este camino Tatictla y Motin, muy seguidos uno del otro. Así vemos que aun a pesar de que al describir el paisaje costero del actual Michoacán se dijo que no contaba con ningún puerto, “en alguna necesidad podrían surgir Naos con algunos lugares... como en este río de Tatictla, Uiztlan y Maruata”<sup>251</sup> No obstante en otra descripción de la costa, en la de Maquilí, el alcalde Mayor, Sebastián Soriano, dice: *“la mar no la tengo por tan tormentosa... y así dicen que no*

---

<sup>249</sup> “Relación de la provincia de los Motines” en *Relaciones Geográficas del Siglo XVI: Michoacán*, ed. René Acuña, Op. Cit., p.174.

<sup>250</sup> “Relación de la provincia de los Motines” en *Relaciones Geográficas del Siglo XVI: Michoacán*, ed. René Acuña, Op. Cit., pp.174- 175.

<sup>251</sup> “Relación de la provincia de los Motines” en *Relaciones Geográficas del Siglo XVI: Michoacán*, ed. René Acuña, Op. Cit., p. 179

*pueden entrar ni salir navíos... no hay puerto; a mi parecer digo que si quisieran entrar, que sí podrían sin peligro aguardando las olas que suelen venir unas más grandes que otras y así podrían entrar y salir...*<sup>252</sup> Estas descripciones nos demuestran que si bien no había puertos establecidos informalmente, sí era posible que se resguardaran navíos en ellas, o al menos en determinados puntos que ya hemos señalado.

La Relación de Motines reincide con lo anterior:

Desde Colima para Zacatula vienen por este camino que dicho tengo pasando por estos dos puertos, llegan a Tatictla a donde se remata este rio y entra en la mar, y de allí van costeando, vnas veces caminando por las playas, orillas d ela mar, otras subiendo y de peñas taxadas y arrezifes ques imposible pasar a pie ni a cavallo por alli porque bate la mar en ellas, y esta cavsa es trabajoso este camino de andar asi por lo dicho como por auer rios y arroyos de los cerros altos y pequeños hasta zerca del Rio Grande Zacatula en donde ay muchos caymanes y muy terribles.<sup>253</sup>

En la misma relación podemos leer el testimonio del Alcalde de Rueda en la cual afirma haber visto pasar *“navíos cuando vienen de la China, vienen costeando esta playa y junto a estos puntos, tan cerca como a tiro de lombarda, que este navío último que de la China vino amaneció a media legua de esta playa, y a menos desde mi casa divisábamos la gente que en él andaba y estuvieron surtos y con calma desde las seis*

---

<sup>252</sup> Relación de Maquilí, p. 95, citado en Gerardo Sánchez Díaz, *La Costa de Michoacán, economía y sociedad en el siglo XVI, Op. Cit.*, p. 21.

<sup>253</sup> Alvaro Ochoa y Gerardo Sánchez (Ed.), *Relaciones y Memorias de la provincia de Michoacán, Relación de Motines, Op. Cit.* p. 99

*de la mañana hasta las cinco de la tarde y amainaron todas las velas y así los vimos subir y bajar de las gavias*".<sup>254</sup>

En esta reseña, aunque no se alude a que bajaban mercancías allí, sí podemos observar que sin ningún problema tocaban distintos puntos costeros antes de su arribo a Acapulco.

En el mismo sentido, encontramos que en una fecha muy anterior al establecimiento del comercio con Filipinas, ya existía un comercio de cabotaje entre la franja costera que proponemos y que va desde Colima hasta Acapulco. Localizamos una licencia que el Virrey don Luis de Velasco dio a Alonso Sánchez Baeça para que construyese un navío que durante solamente seis años hiciera el trato de cacao y maíz entre Zacatula y Colima y *"provea a Acapulco"*. Este permiso se le otorgó a Alonso Sánchez porque los pueblos de la costa quedaban muy lejos de los principales asentamientos de tierra adentro como Pátzcuaro o la Ciudad de México, o incluso del mismo Acapulco, por ello en el documento se lee al respecto:

Por cuanto por parte de vos Alonso Sanchez de Baeca, vecino de la ciudad de Mechuacan, me habéis hecho relación que viendo los grandes y excesivos trabajos que padecen los naturales de la provincia de Sacatula y Colima que están poblados por la costa, que es más de cien leguas de largo y treinta la tierra adentro, en venir cargados con el cacao que se cogen en las dichas provincias y con maíz y otros tratos; y para evitar las dichas vejaciones y muertes queréis hacer un

---

<sup>254</sup> Alvaro Ochoa S. y Gerardo Sánchez Díaz, *Breve Historia de Michoacán, Op. Cit.*, pp. 55-56

barco que ande por la dicha costa, en el cual se pueda traer de las dichas provincias al puerto de Acapulco todo el cacao que en ellas se cog[i]ere y me pedistes que teniendo consideración a lo susodicho y al gran pro y utilidad que se sigue a los naturales de las dichas provincias ... Y por mí visto, atento lo susodicho, por la presente, en nombre de su majestad doy licencia y facultad a vos el dicho Alonso Sanches de Buyza para que podáis hacer una baria que ande por la dicha costa en el trato de lo susodicho y mando que por tiempo de seis años primeros siguientes...<sup>255</sup>

□ *“Cae esta Provincia en el obispado de Mechoacan y hay, de aqui a Patzcuaro, por Uruapan, via algo más recta, aunque de cuestras y quebradas en muchas partes, treinta y siete o treinta y ocho leguas; y por Periban, Santa Ana y San Pedro, camino algo mas llano y rodeado, casi cuarenta leguas.<sup>256</sup> Y la costa que en esta provincia toma no tiene puerto ninguno, aunque, a alguna necesidad, podrian surgir Naos en algunos lugares por un tanto de ancon que hacen, como en este rio de Tatictla, y Huitzilan y Maruata.<sup>257</sup>*

---

<sup>255</sup> “Licencia en favor de Alonso Sánchez Baeca (Buyza) para construir una nave y para que por 6 años, únicamente él haga el trato de cacao y maíz entre Zacatula y Colima y provea Acapulco”, Colección Ayer, f. 217v.- 218r. en: Paredes Martínez, Carlos (ed.), *Y por mí visto, Mandamientos, Ordenanzas, licencias y otras disposiciones virreinales sobre Michoacán en el siglo XVI*, México, CIESAS/ UMSNH, 1994, pp. 141- 142

<sup>256</sup> “Relación de la provincia de los Motines” en *Relaciones Geográficas del Siglo XVI: Michoacán*, ed. René Acuña, *Op. Cit.*, p.179.

<sup>257</sup> “Relación de la provincia de los Motines” en *Relaciones Geográficas del Siglo XVI: Michoacán*, ed. René Acuña, *Op. Cit.*, p.179.

Este camino, según la Relación de Zacatula era pésimo “por las grandes quebradas y piedras y malos pasos que hay que si no se abriesen cada año los caminos no se podrían caminar.”<sup>258</sup> Según Sylvie Lecoin:

“a menudo había que tomar caminos tan estrechos que sólo podían pasar tamemes o mulas. Cruzar un río representaba también dificultades [...] de hecho para cruzar el Balsas, el Tepalcatepec, los indios [...] construían balsas de cañas tejidas, sostenidas por calabazas, con una red que las fijaba al cañizo. Estas balsas eran alquiladas a los sacerdotes, a los jueces y a los españoles que viajaban. Los desplazamientos eran largos, inseguros, a veces peligrosos; sin embargo eran numerosos.”<sup>259</sup>

En la Relación de Motines se registran sesenta leguas de Colima a Zacatula<sup>260</sup> y con respecto al camino de la Costa hacia Pátzcuaro se apunta: “El camino que de aquí para allá es trabajoso hasta salir a Pazcuaro, y de allí a llá va bueno, a causa de auer rios y cuestras y quebradas”.

Ya hemos venido mencionando reiteradamente, cómo la condición de los caminos, no sólo durante todo el periodo colonial sino en pleno siglo XX, fue y sigue siendo un problema. Ya el famoso viajero Humboldt dejó descripciones que nos dan

---

<sup>258</sup> Alvaro Ochoa y Gerardo Sánchez (Ed.), *Relaciones y Memorias de la provincia de Michoacán, Relación de Zacatula, Op. Cit.*, p. 210

<sup>259</sup> Sylvie Lecoin, *Op. Cit.*, p. 126

<sup>260</sup> Alvaro Ochoa y Gerardo Sánchez (Ed.), *Relaciones y Memorias de la Provincia de Michoacán, Relación de Motines, Op. Cit.*, p. 97

idea de cómo se encontraban los caminos en Michoacán en pleno siglo XIX. Todavía en 1950, el geógrafo Donald Brand, quien se dedicó durante muchos años de su vida a recorrer caminos, en el caso de Michoacán, la región de la costa en la década referida, éste dice según una referencia de Espejel Carbajal: que en 1950, vivió las mismas dificultades que Juan Alcalde de Rueda tuvo casi cuatro siglos antes (1578) para recorrer el camino costero que va de Zacatula a Colima.<sup>261</sup> Sin embargo, como alude la misma autora, la mayoría de estos asentamientos estuvieron comunicados por caminos de herradura de los cuales, hasta la actualidad, deben seguirse utilizando debido a que existen muy pocas carreteras que atraviesen la Tierra Caliente.<sup>262</sup>

## **ENTRADA POR ZIHUATANEJO**

Volviendo a los puntos de penetración donde paraba la Nao, el quinto punto antes de Acapulco será Zihuatanejo, que junto con el de Zacatula será una de las rutas de penetración más importantes para Michoacán.

Desde la primera mitad del siglo XVI encontramos relaciones de comerciantes que iban desde Colima y Zacatula a Zihuatanejo, este puerto era más oportuno que Acapulco para los comerciantes del actual Michoacán porque aún a pesar de quedar muy cerca uno del otro, de cualquier modo Acapulco quedaba más lejos, además

---

<sup>261</sup> Claudia Espejel Carbajal, *Op. Cit.*, p. 47

<sup>262</sup> *Ibid.*

Acapulco tenía en su contra el tener que atravesar la Tierra Caliente de Guerrero que era más difícil que la Tierra Caliente michoacana.

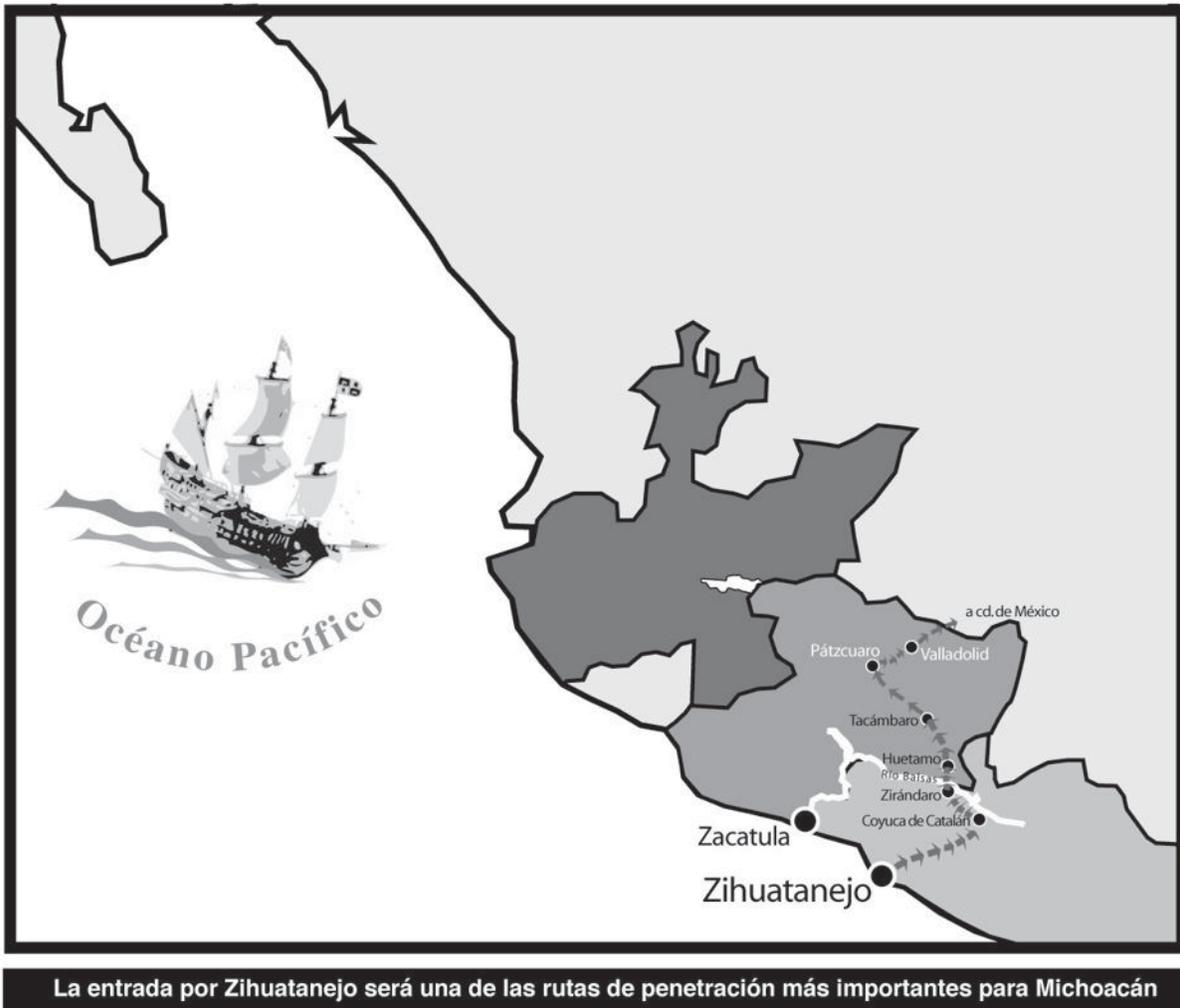
El puerto de Zihuatanejo, según la Relación de Zacatula:

“El puerto de Cihuatanejo es hondable; no se ha medido su grandeza; tendrá, a lo que parece, desde la boca hasta el cabo del puerto, un cuarto de legua, y otro tanto de ancho. Al cabo dél, tiene la boca más angosta y, en derecho de la boca a la mar, tiene una peña pequeña. Pueden entrar los navíos por entrambas partes, por un cabo y otro de la dicha peña. Es, según dicen los marineros, muy buen puerto; pueden estar en él muchos navíos, y muy seguros de todos los vientos.”<sup>263</sup>

De entrar por Zihuatanejo se ingresaba al territorio por el sureste de Michoacán y el noroeste de Guerrero, atravesando la región más caliente situada a lo largo del río Balsas y que pasaba por Coyuca de Catalán, Zirándaro, Huetamo, Nocupétaro, Tacámbaro y finalmente Pátzcuaro y Valladolid.

---

<sup>263</sup> “Relación de la Provincia de Zacatula”, *Op. Cit.*, p. 461.



Es probable que esta zona estuviese conectada con Tiripetío y Tacámbaro pues esta jurisdicción que incluía a Huetamo y Coyuca perteneció desde 1540 a las visitas agustinas de Tiripetío y Tacámbaro.<sup>264</sup>

El primer punto que mencionamos, Coyuca, perteneció a la cabecera que era Ajuchitlán el cual se encontraba a seis leguas, Zirándaro que fue otro punto importante

<sup>264</sup> Peter Gerhard, *Op. Cit.*, p. 139.

al noroeste de Coyuca fue fundado por el capitán de Carvajal el cual se transportó a este lugar desde Pátzcuaro. Sobre su itinerario, la *Relación de Sirándaro* describe:

El descubridor fue el Capitán Carvajal, persona que enbio en Marques del Valle desde la Provincia de Pasquaro donde quedaua el dicho marques.... vinieron a este pueblo de Sirandaro y provincia de Tierra Caliente e las conquisto e puso el señorío de su Magestad... Estuvieron en este pueblo tres dias, y de aqui se fueron hazia la costa de Zacatula y algunos de los yndios fueron con el, cargados, hasta la dicha costa, que es la Mar del Sur, treinta leguas de este pueblo, por un camyno inhabitable de montes de tierra fria, tigueres e leones y biboras y otros animales...<sup>265</sup>

En 1552 encontramos un documento donde el Virrey don Luis de Velasco pedía a los caciques y principales de los barrios de Michoacán, en especial a los de Erongarícuaro y Zirándaro que no se llevasen a los indios como tamemes, que se les dejara atender sus "labranzas y sementeras". Este documento arroja información sobre la comunicación que existió entre una zona tan inhóspita como Zirándaro, con Guayangareo, en tal documento se lee:

algunas veces ha acaecido y acaece que por fuerza y contra su voluntad así el alcalde mayor de la dicha provincia como otras justicias y personas los compelen y apremian a que vayan a trabajar a la ciudad de Guayangareo donde residen los españoles y a otras partes, y les hacen asimismo llevar cargas como tamemes, de lo cual se les ha seguido y sigue

---

<sup>265</sup> Citado por: Claudia Espejel Carbajal, *Op. Cit.*, p. 44

notable agravio y perjuicio porque no pueden entrar en sus labranzas y sementeras, ni coger sus maizales, ni ocuparse en las otras cosas necesarias para su sustentación y de sus mujeres e hijos, por lo cual han padecido y padecen gran necesidad. Y me fue pedido le mandase dar mandamiento de amparo para que de aquí adelante no fuesen molestados ni llevados por fuerza a trabajar a la dicha ciudad ni a otra parte si no fuese por su propia voluntad.<sup>266</sup>

Otro punto, Tacámbaro será probablemente el asentamiento más importante de esta ruta, pues, como se menciona en una crónica del siglo XVI fue una frontera natural entre dos regiones distintas; Ochoa y Sánchez seleccionaron la siguiente crónica:

*“toda tierra tan áspera y tan desigual en sus sierras que unas parece se suben a las nubes y otras buscan el centro de la tierra, y así no es tierra que se trajina: ni los naturales buscan a los de afuera porque se destemplan con el frío, ni los de afuera les comunican porque se abrasan con el calor, y de ambas a dos partes Tacámbaro es la entrada. Echando mano izquierda corre Noncupétaro hasta Ajuchitlán; y mano derecha comienza por la Aguacana, Tzinagua hasta la costa”.*<sup>267</sup> Es importante señalar cómo lugares como Tacámbaro al ser frontera entre la tierra fría y la caliente, tenía la

---

<sup>266</sup> Amparo a los indios de Erongaricuaro y Zirándaro para que no sean maltratados ni tomados por tamemes ni trabajadores para Guayangareo, 1552, f. 56 v.- 57 r. , Carlos Paredes Martínez (ed.), “Y por mí visto, mandamientos, ordenanzas, licencias y otras disposiciones virreinales sobre Michoacán en el siglo XVI, “Colección Ayer”, p. 89

<sup>267</sup> Alvaro Ochoa S. y Gerardo Sánchez Díaz, *Breve Historia de Michoacán, Op. Cit.*, p.39

posibilidad de llegar a la costa por dos caminos, ya sea por Nocupétaro o por La Huacana.

Basalenque también dejó apuntado este aspecto en su crónica en la primera mitad del siglo XVII:

En este pueblo de Tacámbaro es ya Tierra Caliente, aunque no tanto como la de abajo, y es también puerta para las dos partes de Tierra Caliente que llaman haldas de sierra [donde está Nocupétaro, Sirándaro, Pungarabato, Cusio, Cutzamala, Ajuchitlán, con otros] y costa del Mar del Sur [donde están los Aputzahualcos, los Motines, Tzacatula, y las poblaciones que corren hasta Colima]... Echando a mano izquierda corre Nocupétaro hasta Ajuchitlán; y mano derecha comienza por Aguacana, Tzinagua, hasta la costa.<sup>268</sup>

Por esta razón geográfica Tacámbaro fue un punto muy importante desde mediados del siglo XVI pues al ser una región productora de azúcar, en 1553 exportó este producto hasta Perú por la vía de Acapulco, lo cual nos manifiesta la existencia de un camino hasta la franja costera de los actuales Michoacán y Guerrero.<sup>269</sup>

Durston explica que fue por el camino de Acapulco, el que pasaba con mercancías hacia Zihuatanejo para llegar hasta Pátzcuaro. En sus palabras ilustra:

Llegaban también muchos productos de España y de Oriente. Los primeros galeones de las Filipinas llegaron a Acapulco en 1565 y en años posteriores la Nao de China, de 1,500 toneladas, transportaba con regularidad cargas por valor hasta

---

<sup>268</sup> Citado por: Claudia Espejel Carvajal, *Op. Cit.*, p. 45

<sup>269</sup> John Durston W., *Op. Cit.*, p. 36

de 2 millones de pesos. Había un camino real que de Acapulco, seguía la costa pasando por Zihuatanejo y llegaba a Pátzcuaro en Michoacán. El inventario de 1824 de una tienda de Pátzcuaro revela que en la localidad se consumían productos manufacturados fuera de la región y en el extranjero: se ofrecían a la venta 92 artículos, la mayoría de fuera de la región con más de un 10% en artículos importados, incluyendo cristalería española, sedas y porcelana de oriente.<sup>270</sup>

Es muy importante la relación que hace Durston de los productos asiáticos con Zihuatanejo y Pátzcuaro porque nos habla del vínculo del comercio de la Nao de China con lugares como Pátzcuaro; sin embargo, como nosotros examinamos en el siguiente capítulo veremos que este nexo existió desde finales del siglo XVI, con documentos del Archivo Histórico de la Ciudad de Pátzcuaro.

Como ya mencionamos y sostuvimos, el contrabando era tan real que si bien el Galeón en teoría debía llevar menos de 4 mil fardos, la realidad nos dice otra cosa pues debido al carácter de las mercancías, como las sedas, era posible por lo menos transportar el doble, además, como nos relata Bernal era tan bien remuneradas las mercancías y tan hábiles los empacadores chinos para comprimir en los fardos este tipo de telas tan livianas, que de un supuesto valor de 125 pesos en realidad cada uno valía 5 mil pesos. El autor pone el ejemplo del Galeón San José, el cual iba cargado con doce mil fardos lo cual era incluso, más del doble. Por ello muchas veces los galeones se exponían a aventuras tan arriesgadas como llevar mercancías no

---

<sup>270</sup> John Durston W., *Op. Cit.*, p. 36

declaradas en los lugares que estaban destinados a los víveres, el agua y las armas. Por la misma razón, cuando se llevó a cabo el primer robo de un galeón, acto realizado a cargo del pirata inglés Cavendish, los capitanes del Galeón *Santa Ana* poco pudieron hacer debido a que el espacio que estaba destinado a cargar cañones, pólvora y armas, estaba siendo utilizado por mercancías dirigidas al comercio ilegal.<sup>271</sup>

---

<sup>271</sup> Rafael Bernal, *México en Filipinas, Op. Cit.*, p.79

## **CAPITULO CUARTO**

### **PATZCUARO COMO ENCLAVE COMERCIAL Y CRUCE DE CAMINOS DEL SUROESTE Y CENTRO OESTE NOVOHISPANO.**

#### **LOS CAMINOS QUE ATRAVIESAN POR PATZCUARO**

No cabe duda de que al hablar de caminos tendremos que remitirnos a cuestiones geográficas, las cuales muchas veces son poco consideradas por parecer generales, irrelevantes en los estudios históricos, e incluso tediosas. Sin embargo, casi siempre es necesario describir el paisaje físico para poder entender lo que significó atravesar ciertas rutas en el pasado. Por ejemplo, en el caso de Pátzcuaro uno se pregunta por qué, en todos los caminos anteriormente descritos se nombra a esta ciudad como un punto recurrente. Si bien Pátzcuaro fue una ciudad de capital importancia para el periodo a tratar, la respuesta a la interrogante que planteamos la respondió en gran parte la geografía.

Ya hemos mencionado en el capítulo anterior que Pátzcuaro fungió como un punto estratégico durante la época colonial. Pátzcuaro se encuentra asentado en la región de la ribera del lago del mismo nombre, que constituyó el núcleo de la cultura tarasca. Posteriormente, fue a la orilla de este lago donde se fundaron las que serían las principales ciudades españolas que fueron sede de los gobiernos coloniales tanto

civiles como eclesiásticos: Tzintzuntzan, Pátzcuaro y Valladolid, principalmente. No obstante, vemos que la situación geopolítica de Pátzcuaro permitió que dominara - eminentemente en el aspecto comercial- como un punto importante para el asentamiento de población española desde donde se ejerció el control no sólo dentro de su región sino también fuera de ella.

Si se observa un mapa del actual Estado de Michoacán, el cual según Martínez de Lejarza tiene la forma de la piel extendida de un toro, se percatará de que Pátzcuaro se encuentra ubicado, casi con exacta precisión, en el centro del mismo, y - como señala Esperanza Ramírez- *“Pátzcuaro es el vértice entre Uruapan, Ario de Rosales, Tacámbaro, Erongarícuaro, Quiroga y Santa Clara del Cobre”*,<sup>272</sup> haciendo referencia a cómo Pátzcuaro fue el punto central desde todos estos puntos. Asimismo señala Silva Mandujano, que Pátzcuaro se sitúa en un punto muy valioso porque está *“en medio de la cordillera volcánica que sirve de parteaguas a las zonas conocidas como Tierra Caliente y Altiplanicie Mexicana.”*<sup>273</sup> Entender esta definición en la que Silva Mandujano comenta que la importancia de la ubicación geográfica de Pátzcuaro radica en que está situado entre una zona fisiográfica y otra, nos conduce a preguntarnos en qué sentido esto afecta.

---

<sup>272</sup> Esperanza Ramírez Romero, *Catálogo de monumentos y sitios de Pátzcuaro y la región lacustre*, México, Gobierno del estado de Michoacán, 1986, pp. 28

<sup>273</sup> Gabriel Silva Mandujano, *Op. Cit.*, pp. 18- 19

En primer lugar, notaríamos que las diferencias entre la Tierra Caliente y la Altiplanicie son enormes y al encontrarse Pátzcuaro en la “frontera” de ambas zonas, de características biogeográficas muy distintas nos sugiere que actuaba no sólo como punto de llegada, sino como importante centro de intercambio comercial y asentamiento de mercaderes, al parecer bastante fructífero, como veremos a continuación.

Si valoramos la importancia de Pátzcuaro para las cinco regiones físicas o áreas fisiográficas en que se divide el actual estado de Michoacán, podremos constatar el papel que ha desempeñado dicho asentamiento desde tiempos prehispánicos. Si consideramos brevemente estas regiones como si fueran franjas que corren paralelas desde la costa hacia el norte, diremos que la primera región, que corresponde a la costa pertenece al sistema de las “Planicies Costeras del Pacífico”<sup>274</sup>. La segunda, paralela a la costa, pertenece a “la Sierra Madre del Sur” que atraviesa el estado a todo lo largo de la zona suroeste. Después encontramos la “Depresión del Balsas” la cual tiene niveles de altitud cercanos al nivel del mar y está “encerrada” entre dos sistemas montañosos, por el efecto en la temperatura de esta fisiografía, a la zona se le conoce

---

<sup>274</sup> Se ubica entre la sierra Madre del Sur y el Pacífico, representa un delgado borde que va exactamente desde la desembocadura del Río Coahuayana hasta la desembocadura del Río Balsas, que vendrían siendo los límites naturales entre los estados de Colima y Guerrero.

como la “Tierra Caliente”. Hacia el norte encontramos el “Sistema Volcánico Transversal”<sup>275</sup> y finalmente, la “Depresión del Lerma o la Altiplanicie”.

Considerando todas estas diferencias en la región sudoccidental de México , según anota Williams,

*“tanto en lo que se refiere a su geografía física y biológica, como en lo cultural, el Occidente es una región caracterizada por la diversidad y la transición, y esto es probablemente lo que mejor la define”.*<sup>276</sup>

Si analizamos la lógica de la ubicación de las fundaciones españolas, así como el orden cronológico de su establecimiento en la zona lacustre, podemos percatarnos de que la meseta tarasca presentaba mejores condiciones climáticas y geográficas que aquellas de la región de la costa, la sierra y la Tierra Caliente, donde el paisaje se describía como demasiado caliente e inhóspito. De hecho en el umbral de la colonia encontramos zonas como la Tierra Caliente totalmente despobladas, eso lo comprueba el hecho de que todavía en el siglo XVIII los curas tanto de La Huacana como de Apatzingán se quejaban de lo difícil que era transitar por esas regiones, debido a

---

<sup>275</sup> Con elevaciones orográficas imponentes como el Tancítaro, el Quinceo y el Tzirate, según sea la zona se le llama por distintos nombres como Sierra de Anganguero, Maravatío, Otzumatlán, Curucupaseo, Pichátaro, Nahuatzen, Paracho y Tancítaro. En las depresiones de la Cordillera neo- volcánica que cerraron algunos barrajes volcánicos de poca importancia independizando corrientes del río Lerma, se formó la cadena de lagos escalonados, de los que subsisten el de Cuitzeo, Pátzcuaro, Zirahuén y Chapala. José Bravo Ugarte, *Historia Suscinta de Michoacán*, Morelia, Michoacán, Morevallado Editores, 1993, p. 17.

<sup>276</sup> Eduardo Williams, *Op. Cit.*, pp. 76- 77

cuestiones enteramente geográficas; en ambos casos el problema lo provocaban los ríos, tal como el cura de Apatzingán decía:

*“... y porque en tiempo de aguas es casi moralmente imposible asistirles en sus mayores necesidades por mediar los ríos caudalosos, que no tienen puente ni admite balsas en que poderlos transportar...”<sup>277</sup>*

Y por su parte el cura de La Huacana advirtió en el mismo sentido:

*“siendo preciso y necesario transitar para cualquier confesión ... una, dos, tres, catorce, dieciocho ocasiones con peligro de la vida, por no haber barca ni balsa...”<sup>278</sup>*

Por razones como ésta, las cuestiones religiosas -y muchas otras más- se complicaban escaseándoles a los naturales el “*pasto espiritual*”, muriendo muchos fieles sin siquiera una confesión, como los mismos religiosos manifestaron. No obstante, los ríos no fueron la única causa que hacían de regiones como la Tierra Caliente michoacana el lugar menos favorito de los españoles, pues a lo anterior debemos agregar el clima llamado “insano” por los conquistadores así como la abrupta e irregular topografía. Según especula Espejel Carbajal, desde tiempos prehispánicos

---

<sup>277</sup> Oscar Mazín Gómez, *El Gran Michoacán, Cuatro Informes del Obispado de Michoacán 1759- 1769*, México, El Colegio de Michoacán/ Gobierno del estado de Michoacán, 1986, p. 411

<sup>278</sup> Isabel González Sánchez, *El Obispado de Michoacán en 1765*, México, Comité Editorial del Gobierno de Michoacán, 1985, p. 234.

esta zona estuvo poco poblada pero ya en la colonia quedó casi despoblada, al menos en los primeros años.<sup>279</sup>

Por razones como las anteriores sabemos que el asentamiento de españoles fue más cómodo y fácil en la región lacustre que en cualquier otra. Como señala Susana Padilla:

La zona norte del estado de Michoacán que es en la que se llevó a cabo en mayor escala la labor artesanal de Vasco de Quiroga, se caracteriza a diferencia de las del sur y centro por contar con terrenos poco elevados excelentes para la agricultura y bosques con muy buenas maderas, causas que influyen para que la población se haya concentrado en la parte norte del Estado.<sup>280</sup>

Además, el mismo padre Martínez, para 1584 describe que:

Está esta provincia que se llama de Mechoacán, por la abundancia grande que ay en ella de muy buenos pescados, como quarenta leguas de México, la tierra adentro, en veinte y un grados de altura. Es tierra grandemente fértil, y donde hay más yerbas y árboles medicinales que en ninguna parte de esta tierra. Ay muchos viexos, y hállanse bien en ella todos,

---

<sup>279</sup> El padre Francisco Martínez se sorprendió mucho cuando encontró *"la región intermedia entre Pátzcuaro y Zacatula abandonada a tal punto, que no encontró a nadie que le ofreciera agua y tuvo que dormir en áreas deshabitadas durante tres noches"*, Claudia Espejel Carbajal, *Op. Cit.*, p. 47

<sup>280</sup> Susana Padilla, "La influencia de Vasco de Quiroga en las artesanías del estado de Michoacán", *Boletín del Instituto de Geografía*, UNAM, México, Vol. III, 1970, p. 67.

comúnmente, y particularmente los del reino de Toledo, que dicen simboliza mucho con aquella tierra.<sup>281</sup>

Con lo anterior, podemos advertir lo importante que resultó la orografía del territorio en el proceso de asimilación de la región por parte de los conquistadores. Si consideramos lo accidentado de las sierras de sur y el centro del actual Michoacán nos damos cuenta de lo inaccesible de ese territorio, particularmente para las condiciones de transporte que privaban durante el siglo XVI, razón por la que los colonizadores españoles buscarían el altiplano y la zona templada para desde allí extender el proceso colonizador a las áreas más lejanas y difíciles.

Así pues, Tzintzuntzan en una primera etapa, luego Pátzcuaro y después Valladolid, fueron elegidos como asentamientos de población hispánica, para desde allí actuar como nodos o puntos de conexión desde donde se organizarían las actividades administrativas, políticas y religiosas de la región

## **CAMINOS PREHISPANICOS**

El llamado Occidente Mesoamericano fue dominado por dos grandes núcleos políticos, el de los aztecas y el de los purépechas. El Señorío Purépecha ocupaba lo que en la actualidad conocemos como Michoacán, Guerrero y una pequeña porción de

---

<sup>281</sup> Relación sobre la Residencia de Michoacán hecha por el padre Francisco Ramírez, Michoacán, 4 de abril de 1585” Introducción de Juan Carlos Cortés Máximo, en *Relaciones*, Zamora México, El Colegio de Michoacán, vol. XXIV, núm. 095, 2003, p. 181

los actuales Jalisco<sup>282</sup> y Colima.<sup>283</sup> Así pues, el Señorío Purépecha fue la segunda unidad política independiente después del Señorío Azteca en el momento del contacto.

Dentro de esta extensa región dominada por los purépechas, se encontraban cuatro núcleos desde los cuales se organizaban y administraban los principales aspectos de la sociedad purépecha: religión, administración, el asunto de la guerra y la recaudación del tributo.

Zacapu, localizado al norte del actual estado de Michoacán<sup>284</sup> dentro del sistema volcánico transversal, es considerado como el primer asentamiento de los purépechas. Zacapu fue la capital desde donde se controlaron los asuntos religiosos. Según varias fuentes, en la cumbre de un monte estaba el más importante templo de toda la región a Curicaveri, el “mensajero de los dioses ante los hombres” quien fuese el responsable de la creación humana, y una de las deidades principales. En Zacapu vivió el sumo sacerdote que era quien coronaba a los gobernantes de Tzintzuntzan, que por su parte ,era la capital política del Señorío.

En Tzintzuntzan vivió el señor principal, cabeza de la provincia de Michoacán al cual se le daba servicio para las guerras; allí el rey tenía su asiento y cabecera. Desde

---

<sup>282</sup> En el posclásico los purépechas incorporaron poblados de la ciénaga de Chapala los cuales pagaban tributos frutales manufacturados pero sobre todo gramíneos y hortícolas. Brigitte Boehm de Lameiras, *Op. Cit.*, p. 213 (1999)

<sup>283</sup> María del Refugio Cabrera V. y Benjamín Pérez González, *El Estado Púrhepecha y sus fronteras en el siglo XVI*, Morelia Michoacán, Gobierno del Estado de Michoacán/ Instituto Michoacano de Cultura, 1991, p. 9

<sup>284</sup> En la actualidad limita al norte con Jiménez, Penjamillo, Tlazazalca y Panindícuaro, al este con Coeneo, al sur con Nahuatzen, Cherán y Erongarícuaro, al oeste con Purépero y Chilchota.

este lugar, ubicado también en el norte<sup>285</sup>, se centralizó la recaudación de la producción de los tributarios, tanto de la Tierra Caliente como de la fría, hecho por el cual se ha mencionado a Tzintzuntzan como el centro de mayor importancia y mayor densidad de población durante el periodo prehispánico. En palabras de Pollard:

El centro administrativo del imperio se encontraba ubicado en Tzintzuntzan donde vivía el rey tarasco y desde donde recibía emisarios desde dentro y fuera de su reino. "Al parecer, el interior del imperio estaba bajo el control directo de la capital política. Todos los líderes fueron ratificados por la elite de Tzintzuntzan y podían ser reemplazados, o tener sus decisiones revocadas, por el rey. Se daba por hecho su lealtad y se consideraba inusitada la intervención del centro en asuntos locales."<sup>286</sup>

La tercera capital fue Pátzcuaro<sup>287</sup>, que en esa época era conocida como Guitzilica, ubicado en la parte central de Michoacán. En Pátzcuaro recayó el poder militar. En palabras de Cabrera y Pérez *"allí se localizaba el cuartel general del ejército y de ahí salían los poseedores de los grados militares más altos para controlar los sitios estratégicos del territorio.... una de las actividades de guerra muy importante, fue*

---

<sup>285</sup> Tzintzuntzan, también se ubica dentro del Sistema volcánico transversal. Limita al norte con el municipio de Quiroga, al noroeste con el de Morelia, al este con Lagunillas, al suroeste con Huiramba, al sur con Pátzcuaro, y al oeste con Erongarícuaro.

<sup>286</sup> Helen Perlstein Pollard, "El imperio Tarasco en el mundo mesoamericano", en *Relaciones*, México, El Colegio de Michoacán, No. 99, Vol. XXV, Verano 2004, p. 129

<sup>287</sup> En la actualidad el municipio de Pátzcuaro limita al norte con el de Tzintzuntzan, al este con Huiramba, al sur con Salvador Escalante, y al oeste con Tingambato y Erongarícuaro.

*la de espía, que formaba de hecho una especialización al interior del ejército; otra más fue el ser abanderado o correo”.*<sup>288</sup>

Finalmente encontramos una cuarta capital encargada del tributo: Tancítaro<sup>289</sup>, que incluso su toponimia significa “lugar de tributo”. Este lugar fue sin duda estratégico, si lo ubicamos en el mapa, encontraremos que asentado en el eje volcánico transversal, al igual que los otros tres centros de poder, este se encuentra entre la sierra y la Depresión del Balsas por lo que fue que allí sercolectaran los tributos de las regiones más distantes e inaccesibles como la costa y la llamada “Tierra Caliente”.

Debemos señalar, que el Sistema Volcánico Transversal, que se extiende desde el Volcán de Colima hasta el Pico de Orizaba en Veracruz, al cual se le ha llamado por Osorio Mondragón como “sistema Tarasco-Nahoa” por levantarse entre tierras en que habitaron estas dos civilizaciones con ciudades tan importantes como Tzintzuntzan y Tenochtitlán.<sup>290</sup>

Siendo éstas cuatro capitales las encargadas de las labores religiosas, políticas, económicas y militares, les quedaba a las demás poblaciones vecinas la obligación de satisfacer las necesidades de la población. Esta organización, entre otras cosas nos

---

<sup>288</sup> María del Refugio Cabrera V. y Benjamín Pérez González, *Op. Cit.*, pp. 27- 28

<sup>289</sup> Limita al norte con Peribán y Nuevo Parangaricutiro, al oeste con Nuevo Parangaricutiro y Parácuaro, al sur con Parácuaro, Apatzingán y Buenavista, y al oeste con Peribán y Buenavista.

<sup>290</sup> Esperanza Yarza de la Torre, “Los volcanes del Sistema Volcánico Transversal”, en *Investigaciones Geográficas*, Boletín del Instituto de Geografía, México, UNAM, número 050, 2003, p. 220

demuestra la práctica centralizadora de los purépechas, dicho en palabras de Pollard:  
*“La estructura del Señorío Tarasco en el siglo XVI es reconocida por su alto grado de centralización política y por ejercer un control sobre su territorio que rara vez fue desafiado”*<sup>291</sup>

Ya hemos mencionado el extenso territorio que llegaron a dominar los purépechas, y el hecho de que el poder se concentrara en cuatro poblaciones, que no se encontraban muy distantes entre sí. Los pueblos restantes se encontraban sometidos a estos centros a los cuales tenían que recurrir, para lo cual existieron caminos que comunicaban a estos centros con las más lejanas poblaciones prehispánicas.

En palabras de Fournier:

...Esas rutas tuvieron un papel activo en la vida cotidiana al conectar distintos lugares, en distintas regiones y épocas. Es por ello que la complejidad de las instituciones culturales, económicas, políticas y religiosas llevó a que se formalizaran estas vías de intercambio terrestre, mediante la transformación del entorno natural. Con gran inversión de tiempo y esfuerzo, los indígenas abrieron caminos entre diferentes núcleos poblacionales, mercados y centros ceremoniales; por esos caminos transitaron viajeros, comerciantes, fieles e incluso tropas, movimientos que a menudo implicaban traslados extenuantes a larga distancia y durante periodos prolongados. Las veredas y senderos se

---

<sup>291</sup> Helen Perlstein Pollard, “El imperio Tarasco en el mundo mesoamericano” *Op. Cit.*, p. 123 .

conformaron gracias al recorrido que seguían una y otra vez los individuos.<sup>292</sup>

Estos caminos se fueron creando a lo largo de muchos años con base en la experiencia y en el conocimiento que de la geografía iban adquiriendo con el transcurrir del tiempo. Estos caminos lograron no sólo la comunicación sino, incluso, la integración de regiones que eran muy distintas entre sí. Si tratamos de indicar las utilidades de estos caminos veremos que fueron muy diversas, siendo la principal, la de comunicar un lugar con otro, para llevar a cabo transacciones comerciales que en muchas ocasiones serán de alcance muy amplio.

Según Ortiz Díaz, existieron en el México prehispánico, dos tipos de caminos: los que se crearon exclusivamente para unir un sitio con otro "*los cuales parten en forma radial desde el centro de este sitio hacia distintos puntos ]... ] para permitir el acceso de gente y objetos*. Y por otra parte, los que como función tuvieron los viajes a larga distancia y los cuales formarán parte de ejes importantísimos para el desarrollo prehispánico.<sup>293</sup>

En el caso del Señorío Purépecha, al ser el segundo en importancia a la llegada de los españoles, encontraremos ambos tipos de caminos, de los mencionados por Ortiz Díaz.

---

<sup>292</sup> Patricia Fournier, "Arqueología de los caminos prehispánicos y coloniales", en *Arqueología Mexicana Rutas y caminos en el México Prehispánico*, México, Vol. XIV, núm. 81, septiembre- octubre de 2006, p. 27.

<sup>293</sup> Edith Ortiz Díaz, "Caminos y rutas de intercambio prehispánico", en *Arqueología Mexicana, Rutas y caminos en el México Prehispánico, Op. Cit.*, p. 38

Viendo pues que el área nuclear del estado purépecha dependía del intercambio de bienes para subsistir,<sup>294</sup> es obvio que el comercio y los caminos se encontraran estrechamente relacionados y que fueran de capital importancia.

Se ha hablado del que desde tiempos prehispánicos existió un intercambio comercial entre la costa, la Tierra Caliente y la meseta, por ello, Lecoin habla de una continuidad en los circuitos de intercambio que se crearon en la colonia entre estas tres regiones.<sup>295</sup> Además debemos señalar que la diversidad geográfica entre las distintas regiones señaladas, hizo indispensable el comercio e intercambio entre regiones. Como señala Williams *“en casi ninguna área se producían todos los elementos indispensables para la subsistencia. Destacan principalmente las diferencias ecológicas entre las frías tierras altas y las cálidas tierras bajas y costas.”*<sup>296</sup>

De hecho vemos que según se refiere en la Relación de Michoacán, la conquista de la Tierra Caliente tuvo como objetivo apoderarse de las ricas tierras de riego que representaba toda esa esta región pues se producían dos cosechas anuales de tomates, chiles, algodón y frutas que se transportaban para su consumo a los habitantes de la región alta.<sup>297</sup>

---

<sup>294</sup> En el estudio que realiza Williams sobre la sal, él menciona que este producto debió ser uno de los productos más importantes de intercambio entre la Costa y las tierras altas de Michoacán, según sus propias palabras: *“No hay mucha información acerca de estos patrones de intercambio, pero las tradiciones orales en algunas de las aldeas indígenas de la costa mencionan varios aspectos de este comercio”*. Eduardo Williams, *Op. Cit.*, p.150.

<sup>295</sup> Sylvie Lecoin, *Op. Cit.*, p. p. 132

<sup>296</sup> Williams Eduardo, *Op. Cit.*, p.211

<sup>297</sup> John Durston W., *Op. Cit.*, pp. 21- 22

Se dice que, al preparar la estrategia de conquista de la Tierra Caliente, Tanganxoan recurrió al consejo de ancianos los cuales le dijeron que al sur se hallaba la región de la Tierra Caliente *“cruzada por el caudaloso río Tepalcatepec, que une sus aguas a las del río de Las Balsas. En esa área se encontraban las ciudades de Uruapan, Ario, Tacámbaro y Apatzingán, de donde venían numerosos productos tropicales, como el cacao, el tabaco y el algodón con el que se tejían todas las prendas y vestidos tanto de la nobleza como del pueblo”*.<sup>298</sup>

Entre las fuentes de información que hablan del comercio a larga distancia sobresale el Lienzo de Jucutacato, estudiado por Hans Roskamp. Según este autor, en el lienzo se describen rutas de comunicación entre la Tierra Caliente de Michoacán y la capital del Estado purépecha. En la época prehispánica, la Tierra Caliente era muy apreciada por su riqueza en recursos naturales tales como oro, plata, cobre, sal, plumas de aves preciosas, cacao y algodón. Los minerales de cobre se encontraban en grandes cantidades cerca de los ríos Tepalcatepec y Balsas.<sup>299</sup>

Según mencionan Solís y Gallegos, los exploradores de Tangaxoan en sus múltiples reconocimientos hacia la costa Pacífica, informaron que al sur del río Tepalcatepec se erguía una importante cadena de montañas que dificultaba la movilización de ejércitos purépechas y que por la dificultad de la orografía de la región,

---

<sup>298</sup> Felipe Solís y Angel Gallegos, “Un reino entre lagos y montañas”, *Pasajes de la Historia*, No. 8, enero 2003

<sup>299</sup> Eduardo Williams, *Op. Cit.*, p.215

sólo algunos mercaderes se aventuraban a atravesarla, para llevar al núcleo del Señorío, los valiosos productos marinos, principalmente conchas y caracoles que los artesanos de la región lacustre transformarían en elegante joyería, como brazaletes y collares para uso de los señores.<sup>300</sup>

Así, vemos que a mediados del siglo XV los purépechas realizaron incursiones hacia el Pacífico donde conseguían sal, metales, cacao, algodón, etc.

Existió también un comercio extraregional y “respecto de los bienes exóticos, sabemos que la turquesa y el peyote llegaban desde tierras más allá de las fronteras del Señorío hacia el noroeste, las conchas marinas de la costa del pacífico, el caco de la delta del río Balsas, la obsidiana y otras piedras del centro- oriente de México y del occidente de Jalisco, y la serpentina, el jade, el ámbar y las piritas de Oaxaca y puntos más al sur”<sup>301</sup>

Conforme realizaban sus conquistas, los tarascos establecían asentamientos fortificados en los límites de su territorio, primero como defensa y más tarde como bases de abastecimiento desde donde podrían emprender y sostener otras campañas de conquista. Al extenderse el imperio, estos pueblos se convirtieron en puntos de intercambio sobre las rutas comerciales, y de tributo de otras regiones del altiplano tarasco. En la frontera occidental de las tierras altas se establecieron (de norte a sur) en Zamora, Tarecuato, Tinguindin y Peribán. Al sur, en los pasos de las rutas naturales que bajan a la Tierra Caliente, se fundaron también, bajo el Imperio Tarasco, Uruapan y Tacámbaro, centros de mercado. Zitácuaro y

---

<sup>300</sup> Felipe Solís y Angel Gallegos, *Op. Cit.*, p.

<sup>301</sup> Helen Perlstein Pollard, “El imperio Tarasco en el mundo mesoamericano”, *Op. Cit.*, pp. 134- 135

Tuxpan, hacia el oriente, también eran puntos fortificados de comercio interregional.<sup>302</sup>

Según el análisis iconográfico que Durnston hace de la *Relación de Michoacán* menciona que:

... hay un dibujo que representa a los mercaderes sentados en el suelo, exhibiendo sus mercancías sobre petates... Al parecer, los mercados periódicos de los tarascos, como los de los aztecas, era muy grande y se vendía una enorme variedad de productos, desde artículos de primera necesidad para las masas hasta artículos suntuarios. El mercado de Tzintzuntzan, se efectuaba por la noche a la luz de las antorchas, fue comparado por uno de los primeros viajeros europeos con el espectáculo de Troya en llamas (Rea, 1882:12)... Aunque no tan impresionante como el gran Mercado de Tenochtitlán, los grandes mercados tarascos debieron semejarse mucho al de la capital mexicana que describe Cortés en el año de 1520.<sup>303</sup>

Existieron, desde tiempos prehispánicos la costumbre de realizar periódicamente reuniones con el propósito de intercambiar productos.

A los mercados semanales acudían los habitantes de los poblados que estaban dentro de un radio de más o menos un día de camino a pie... las grandes ferias, en cambio, reunían a comerciantes de lugares muy distantes, quienes conectaban las distintas zonas geográficas del estado, principalmente la Tierra Caliente del sur con las tierras templadas y frías del centro.<sup>304</sup>

---

<sup>302</sup> John Durston W., *Op. Cit.*, p. 25

<sup>303</sup> John Durston W., *Op. Cit.*, pp. 23-24

<sup>304</sup> Claudia Espejel Carbajal, *Op. Cit.*, p. 21

El comercio en Michoacán se realizó durante siglos a pie. Dada la falta de animales de carga en la época prehispánica, los indios transportaban sus bienes sobre la espalda. En el centro de México se les llamó tamemes a los hombres que servían como cargadores. Durante la colonia, los antiguos cargadores fueron empleados por los encomenderos para llevar bastimentos a las minas. Para proteger a los indios, la Corona prohibió este trabajo pero a pesar de las leyes prohibitivas o de las que, al menos, pretendían regular la carga, las distancias y las rutas, los españoles continuaron solicitando tamemes a los pueblos de indios.<sup>305</sup>

## **ORGANIZACION DEL ESPACIO COLONIAL**

En el periodo colonial encontramos una reorganización del espacio la cual se llevó a cabo como una unión entre la organización prehispánica y el modelo centralizador español, el cual no divergía mucho del indígena, pues, también existirán núcleos bastante densos desde donde se organizaba a regiones más lejanas. Así pues veremos que sobre todo comercialmente, los conquistadores utilizarán las mismas rutas comerciales que los tarascos, las cuales se irán transformando según la época y las necesidades, pero en esencia en lo que atañe a las vías de comunicación, serán casi las mismas. Podemos puntualizar, que el patrón en sí no cambió después de la conquista, y si algo nuevo resaltaré será la variedad de productos y la cantidad,

---

<sup>305</sup> Ibid., p. 22

además de que integrarán este comercio de la región tarasca a sistemas más amplios de mercado como fueron la metrópoli en España, o en el caso que particularmente le atañe a esta investigación, a Manila. Por lo mismo García Martínez, conocedor de cómo se fue transformando el espacio novohispano puntualiza:

“Debe advertirse... que muchas localidades antiguas fueron reocupadas en la época colonial y por ello quedaron cubiertas de tal modo que es imposible llegar a una reconstrucción completa de las mismas (como Tenochtitlan o Izamal), la mayoría de los antiguos caminos siguieron utilizándose, y algunos de ellos, con el paso del tiempo, fueron ensanchados o acondicionados para el paso de animales de carga o vehículos con ruedas. El resultado es que los vestigios arqueológicos de un camino prehispánico, de por sí más difíciles de hallar que los que se busca a los pies de una pirámide, suelen estar casi del todo destruidos.”<sup>306</sup>

En el caso particular de Pátzcuaro observamos que su posición geográfica estratégica fue bien utilizada primero por los tarascos y reutilizada y adaptada después a las necesidades coloniales.<sup>307</sup> Por ello, *“A pesar de todo, aún subsisten en todas las regiones de México trozos de caminos antiguos, prehispánicos y coloniales, que constituyen importantes piezas del patrimonio histórico y cultural del país. Por lo regular no se les distingue ni se les aprecia.”*<sup>308</sup>

---

<sup>306</sup> Bernardo García Martínez, “Rutas y caminos en el México prehispánico” en *Arqueología Mexicana* “Rutas y caminos en el México Prehispánico”, México, Vol. XIV, Núm. 81, p. 25

<sup>307</sup> Paredes Martínez, Carlos, “El mercado de Pátzcuaro y los mercaderes tarascos en los inicios de la época colonial”, *Op. Cit.*, pp. 156- 157

<sup>308</sup> Bernardo García Martínez, “Rutas y caminos en el México Prehispánico”, *Op. Cit.*, p. 25

Como vemos, la colonización española dio una nueva dimensión y capacidad a las rutas comerciales prehispánicas sentando las bases de un nuevo sistema económico.

## **CARACTERISTICAS OROHIDROGRAFICAS**

La geografía es muy importante en la historia de cada lugar porque gracias a ella encontraremos tanto facilidades como impedimentos para el desarrollo de cualquier sociedad. En el caso particular de Pátzcuaro analizaremos cuál fue el impacto de su geografía en su sociedad.

Pátzcuaro está situado en el centro del actual Michoacán, en el llamado occidente de México dentro del Sistema Volcánico Transversal donde funge un papel clave entre lo que conocemos como Tierra Caliente y la Altiplanicie mexicana<sup>309</sup>, dos zonas muy contrastantes, pues al ser la Tierra Caliente la región más baja de todo México es un lugar en el que hace mucho calor porque está rodeada de montañas, de hecho esta región separa a la Sierra Madre del Sur y al Sistema Volcánico que dificultan su acceso y su comunicación. (Mostrar mapa que muestre lo encerrado de la Tierra Caliente)

Por su parte, la Altiplanicie mexicana, que en la región a tratar llamamos Meseta del Anáhuac, en donde entra la Meseta Tarasca, es una región templada, con

---

<sup>309</sup> Gabriel Silva Mandujano, *Op. Cit.*, pp. 18- 19

montañas cubiertas de bosques y bañada por muchos ríos y lagos. Entre los lagos destaca el Lago de Pátzcuaro,<sup>310</sup> alrededor del cual encontramos centralizado el poder de los purépechas. La cuenca de este lago está formada por un cinturón montañoso en el cual encontramos elevaciones que rebasan los 3 000 metros sobre el nivel del mar como el cerro del Zirate ubicado al norte de Pátzcuaro con 3, 340 metros de altitud y el tercer punto más alto de Michoacán después de Tancítaro y de San Andrés.

Sobre las bondades del lago de Pátzcuaro encontramos la siguiente relación:

Hay junto a Pásquaro una laguna dulce muy hondable y de muy buen pescado, que tendrá de círculo ocho leguas, y poblada a la orilla de ella de yndios todos de la lengua común y más usada en esta provincia, que es la tarasca.<sup>311</sup>

En palabras de Esperanza Ramírez, el lago de Pátzcuaro tiene la forma de "luna menguante", representa la cuenca más alta del sistema volcánico con una extensión de 1525 kms. de superficie.<sup>312</sup> Alrededor del lago existen algunas serranías, entre las que destacan como más notables: al Sur, el Cerro Blanco o de la Cruz, el cerro del Estribo o del Calvario y la serranía de Pichátaro; al norte el cerro de Zirate y el de Napízaro; al Poniente, la sierra de Nahuatzen y al oriente el cerro del Frijol.<sup>313</sup>

---

<sup>310</sup> En el lago encontramos varias islas con los nombres de Pacanda, Yunuén, Tecuén, Jarácuaro y Janitzio.

<sup>311</sup> *Relación del Obispo de Michoacán*, del 4 de Marzo de 1582, AGI, *México*, 374, en Alberto Carrillo Cázares, *Partidos y Padrones del Obispado de Michoacán, 1680- 1685*, México, El Colegio de Michoacán/ Gobierno del Estado de Michoacán, 1996, p. 78

<sup>312</sup> Esperanza Ramírez Romero, *Op. Cit.*, p. 27

<sup>313</sup> Justino Fernández, *Pátzcuaro, Op. Cit.*, pp. 13- 16

## PATZCUARO COLONIAL

Sobre la fundación del Pátzcuaro colonial, Warren relata que desde la época prehispánica, Tariácuri estableció su residencia "preferida" en dicha ciudad y que al morir, dividió el reino en tres partes: Tzintzuntzan e Ihuatzio los dejó en manos de sus sobrinos Tangaxoan e Hiripan respectivamente y reservó Pátzcuaro para su hijo Hiquingware del cual nos describe: *"este tuvo muchos hijos, pero por ser de mala vida él mismo los mandó matar, menos a uno de su mismo nombre, a quien le mató un rayo. Después Zizipandáquare, hijo de Tangaxoan, llevó el dios Curícaueri a Tzintzuntzan y allí estableció la cabecera del reino. Por resultado, Pátzcuaro perdió su preeminencia y mucha población"*.<sup>314</sup>

La fundación de Pátzcuaro como sede del Obispado de Michoacán en la época colonial se debe a la preferencia que Vasco de Quiroga tuvo de Pátzcuaro sobre Tzintzuntzan, en donde permaneció sólo un año, durante el cual se percató de sus inconvenientes<sup>315</sup> *"...porque viendo que el sitio, y lugar, no eran al propósito para la silla episcopal, trató mudarla a la ciudad de Pasquaro, por ser el sitio más agradable, y donde el cielo se inclina con mejor semblante"*.<sup>316</sup>

---

<sup>314</sup> J. Benedict Warren, *Estudios sobre el Michoacán Colonial, los inicios*, "Colección Historia Nuestra", México, Instituto de Investigaciones históricas/ UMSNH/ Fimax Publicistas Editores, 2005, p. 79

<sup>315</sup> Justino Fernández, *Pátzcuaro, Op. Cit.*, pp. 26-27

<sup>316</sup> Alonso de la Rea, *Crónica de la orden de San Pedro y San Pablo de Michoacán*, "Colección Grandes Crónicas Mexicanas", México, Editorial Academia Literaria, 1991, p. 71

Cuando Quiroga decidió abandonar Tzintzuntzan, expuso que era sombría y que le faltaba agua potable, incluso dijo que los cerros más cercanos a Tzintzuntzan limitaban *“la luz del sol y la duración del día”*.<sup>317</sup> Lo confrontó con Pátzcuaro al que señalaba como más agradable y cómodo.<sup>318</sup> En el testimonio de Pedro Guaco, éste describe:

entonces el dicho obispo y religiosos acordaron que la ciudad se hiciese en este sitio de Pásquaro porque les dio contento el agua que salía de la fuente, y así el dicho obispo tomó por sitio para su iglesia donde ahora está fundada la catedral...<sup>319</sup>

Además el Obispo se apoyó en una Cédula Real que le permitía fijar su lugar de residencia en el lugar que considerara más adecuado. La razón principal fue de carácter urbanístico que decía que en Tzintzuntzan no podía edificar una ciudad de las dimensiones que él imaginaba y por su parte Pátzcuaro gozaba de una *“amplitud despejada mayor y sobre todo, agua potable abundante y cristalina que brotaba al interior mismo del asentamiento.”*<sup>320</sup>

---

<sup>317</sup> Gabriel Silva Mandujano, *Op. Cit.*, pp. 19- 20

<sup>318</sup> *“Su proyecto ocasionó un alud de protestas y contradicciones de los habitantes de Tzintzuntzan. Los hijos del Cazonci, los nobles, el gobernador y el ayuntamiento indígenas , junto con lo encomenderos, hicieron presentarles al obispo los perjuicios que resentirían de llevarse a efecto la traslación, y le ofrecieron esforzarse para concluir la catedral”*. Delfina Esmeralda López Sarrelangue, *La nobleza indígena de Pátzcuaro en la época virreinal*, Morelia, Morevallado Editores, 1999, pp. 61- 62

<sup>319</sup> Testimonio de Pedro Guaco, año de 1573, AGI, Justicia, legajo 178, no. 1, ramo 2. Citado en: J. Benedict Warren, *Op. Cit.*, p. 81

<sup>320</sup> Gabriel Silva Mandujano, *Op. Cit.*, pp. 19- 20

Paredes Martínez expone que si hubo otra razón para cambiar la sede, se desconoce la causa<sup>321</sup>, lo cierto es que con más agua y más espacio fue como en 1549<sup>322</sup> Quiroga trasladó la capital y la sede de su diócesis a Pátzcuaro, que en aquel entonces, según Durnston era un poblado de 10 ó 12 casas. Así fue como de manera paulatina, Pátzcuaro se convirtió en el mercado principal de la región tarasca y en un centro político y religioso colonial de un extenso obispado.

Llamó el señor Quiroga a los principales de la provincia y a cuantos andaban desparramados por los montes y trajo consigo a Pátzcuaro “veintiocho familias de españoles”. Acudieron todos de buena voluntad a su llamamiento, de tal suerte que a los pocos años contaba la población con 30,000 habitantes.<sup>323</sup>

Por su parte Tzintzuntzan con el transcurrir del tiempo fue en declive hasta llegar a considerarse como sólo un pueblo donde vivían unos cuantos alfareros, agricultores y pescadores.<sup>324</sup> En un documento de 1619 notamos esta baja en la población:

Y aunque solía ser esta ciudad de muy gran vecindad, hoy no tiene más de 600 vecinos casados, y 300 mancebos y viudos, y

---

<sup>321</sup> Carlos Paredes, “El tributo Indígena”, Michoacán en el siglo XVI, Colección “Estudios Michoacanos” VII, México, Fimax Publicistas, 1984, p. 51

<sup>322</sup> Justino Fernandez asegura que la traslación de Tzintzuntzan a Pátzcuaro se llevó a cabo en 1540, al igual que Defina López Sarrelangue. Justino Fernández, Pátzcuaro, México, Publicaciones de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público/Talleres de impresión de Estampillas y Valores, 1936, pp. 26-27 y Delfina Esmeralda López Sarrelangue, *La nobleza indígena de Pátzcuaro en la época virreinal*, Morelia, Morevallado Editores, 1999, pp. 61- 62. Sin embargo no podemos dejar de mencionar que Warren nos habla de una carta de fundación del Pátzcuaro colonial la cual fecha en 6 y 7 de agosto de 1538. Que creemos es la que se debe tomar como verdadera.

<sup>323</sup> Justino Fernandez, *Op. Cit.*, pp. 26-27

<sup>324</sup> John W. Durston, *Op. Cit.*, p. 28

tres pueblos sujetos, a poco mas de una legua, que son: Cucupan, con 50 vecinos, San Diego 30, y Tzirandagacho 20.<sup>325</sup>

Desde 1534, por cédula Real se le había concedido a Tzintzuntzan el título de “Ciudad de Mechuacán”, pero a Pátzcuaro también se le llamaba así porque era un barrio de Tzintzuntzan, de este modo primitivamente ambas tuvieron esta denominación y para cuando se hizo el cambio de la Catedral se pasaron los títulos a Pátzcuaro. De cualquier modo, Don Vasco tuvo que viajar a España en un periodo que fue de 1547 a 1554, para que se autorizara el cambio de Tzintzuntzan a Pátzcuaro, lo cual se aprobó por el Papa Julio III hasta 1550.<sup>326</sup>

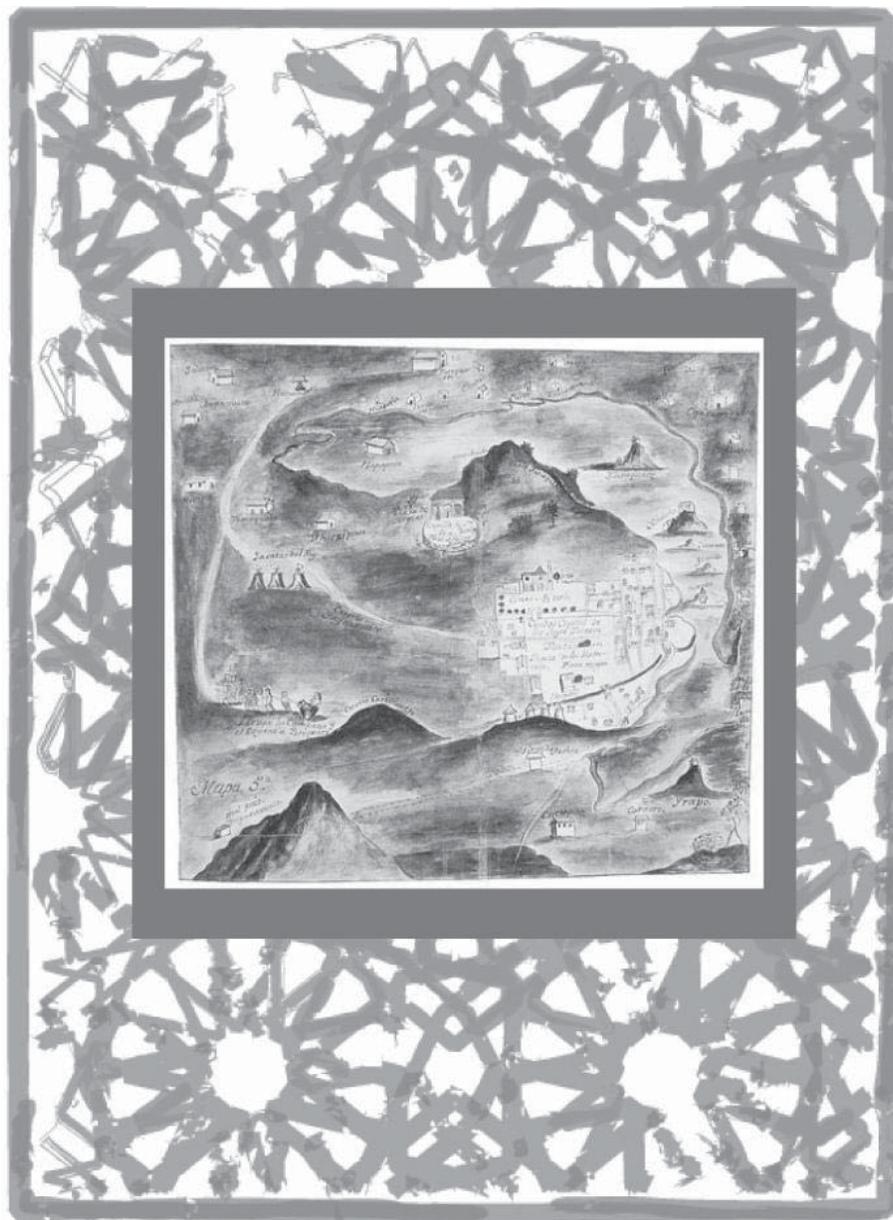
Además en 1553, por Cédula Real, Carlos V otorgó la concesión de escudo, merced de armas y pabellón propio para la Ciudad de Pátzcuaro. En la Cédula del 21 de julio de 1553 se describe el escudo de la siguiente manera:

“... e Nos acatando lo susodicho, tuvimoslo por bien, y por la presente hacemos merced, y queremos y mandamos, que ahora, y de aqui adelante la ciudad de Michoacán, haya, y tenga por sus armas conocidas un escudo, que haya en él una laguna de su color con una iglesia sobre su peñol que es la advocación de San Pedro y San Pablo y cerca de dicha laguna, e iglesia, la iglesia catedral, y dentro de la dicha laguna otros tres peñoles, según que aqui va pintado, y figurado en un escudo a tal como ésta; las cuales dichas armas damos a la

---

<sup>325</sup> Informe de la visita Pastoral del Obispo de Michoacán Baltasar de Covarrubias, Biblioteca del Real Palacio, ms. 2,579, 1620, citado en: Alberto Carrillo Cázares, *Partidos y Padrones del Obispado de Michoacán, 1680- 1685, Op. Cit.*, p. 102

<sup>326</sup> Justino Fernández, *Op. Cit.*, pp. 26-27



18) Caminos de mediados de siglo XVI que comunicaban a Tzintzuntzan con los principales centros poblacionales de la Cuenca Lacustre de Pátzcuaro. "Plano de la Ciudad de tzintzuntzan, Pátzcuaro y poblaciones de alrededor de la Laguna. Fray Pablo de beaumont, Crónica de Michoacán, 1550.

dicha ciudad para sus armas, y divisas señaladas para que las pueda traer, y poner, y traiga en sus pendones, sellos y escudos, y banderas, estandartes, y en las otras partes, y lugares que quisieren....”<sup>327</sup>

Arrancado el gran proyecto que Quiroga tuvo para la Provincia, invitó a gente de los alrededores e incluso de la Ciudad de México para poblarla y convertirla en una de las principales provincias del virreinato. En un primer momento, Quiroga pensó en aglutinar a todos los indios que se encontraban dispersos por las regiones cercanas para posteriormente crear el barrio de españoles de la Provincia. Para ello quiso que: *“las faldas de la sierra y los llanos se tapizaran de casas, la mayoría edificios bajos techados con paja o con tejamanil por las muchas aguas, pero otros muy suntuosos, contruidos con piedra blanca extraída de una cantera cercana. Entre ellos sobresalían la soberbia catedral de San Salvador, los monasterios de San Francisco y San Agustín y el Colegio de San Nicolás”*.<sup>328</sup>

Además don Vasco planeó la construcción de una gran catedral, como el gran símbolo que una catedral representaba para cualquier capital. Para tal proyecto Don Vasco seleccionó un lugar especial: *“donde solían morar y residir los que guardaban y*

---

<sup>327</sup> Citado por Justino Fernández, *Op. Cit.*, pp 28-29. Delfina López Sarrelangue, *Op. Cit.*, pp. 61- 62. Esperanza Ramírez Romero, *Op. Cit.*, pp. 39-40

<sup>328</sup> Delfina Esmeralda López Sarrelangue, *La nobleza indígena de Pátzcuaro en la época virreinal*, *Op. Cit.*, p. 66.

*servían en sus cúes primeros mayores y principales de toda la provincia” para establecer la catedral, hospital, colegio, casas de los canónigos y palacio episcopal.* <sup>329</sup>

Finalmente quedó lo que Mandujano describe como una ciudad con “carácter mixto”, de indígenas y españoles en la que fue evidente que los planes de Quiroga favorecían más a los indios por elementos como los que se señalan a continuación con respecto a lo urbano: *“Los edificios más importantes quedarían junto a los barrios indígenas, mientras que el barrio de los españoles se trazó hacia oriente, separado un buen trecho hasta el lugar denominado Chapultepec”.*<sup>330</sup>

Para 1570 el gran proyecto de Quiroga estaba totalmente trazado, si imaginamos cómo era este Pátzcuaro sería tal y como Silva Mandujano relata basado en sus investigaciones con las cuales logró hacer la siguiente descripción:

Por una parte se conformó el centro religioso- educativo cristiano, integrado por la catedral en construcción, el palacio episcopal, el colegio de San Nicolás, la catedral provisional y el Hospital de Santa Marta. por otra parte se delimitó la plaza Mayor, el centro civil por excelencia, tal vez en el sitio donde se realizaba el mercado prehispánico: espacio abierto, cuadrangular, de grandes dimensiones, que ocupó el escaso llano disponible, al pie del basamento del antiguo centro ceremonial, y serviría de plaza de armas, mercado y sede del

---

<sup>329</sup> *“El cristianismo se levantaría triunfante sobre la antigua religión. Aunque para el momento en que se tomó posesión del sitio (1538) ya se encontraban derribadas partes de los templos y aposentos prehispánicos, los restos se conservaron durante mucho tiempo. La gran plataforma sustentante de los templos y casas sacerdotales se extendía aproximadamente 350 metros desde lo que hoy es la basílica hasta la parte posterior del templo de la Compañía...”* Gabriel Silva Mandujano, *Op. Cit.*, pp. 19- 20

<sup>330</sup> Gabriel Silva Mandujano, *Op. Cit.*, pp. 19- 20

gobierno; al norte, el palacio del gobernador de los naturales, y al Poniente, las Casas Reales, asiento de las autoridades provinciales y de la ciudad. Los españoles, comerciantes y hacendados, dueños de tierras en la comarca aledaña, se establecerán preferentemente en ésta área urbana. La amplitud de la plaza debía estar en consonancia con la ciudad que don Vasco pretendió llegara a ser una de las mayores de la Nueva España.<sup>331</sup>

Por esta razón fue que a la muerte del Obispo poco fue lo que se pudo hacer para frenar este auge que comenzaba apenas a tener la ciudad y que don Vasco no alcanzó a experimentar, lo que no creemos que haya quedado duda es que en definitiva Quiroga había edificado una ciudad muy importante que rendirá frutos durante todo el periodo colonial. De hecho Ramírez Romero narra que fue precisamente después de la muerte de Quiroga en 1565 que Pátzcuaro alcanzó una prosperidad que no tuvo ni siquiera cuando el Obispo vivía pues según investigaciones de la autora, Pátzcuaro contaba entonces con *“setenta y tres barrios, quince de ellos ubicados en la zona urbana; existían tres monasterios, uno de franciscanos, otro de agustinos y jesuitas. Contaba con más de cinco mil tributarios , los cuales anteriormente eran “catorce mil tributarios...”*<sup>332</sup>

---

<sup>331</sup> Gabriel Silva Mandujano, *Op. Cit.*, p. 21

<sup>332</sup> Esperanza Ramírez Romero, *Op. Cit.*, p. 41

“... Y así se hizo uno de los mayores pueblos, si no es que fuese ya el mayor de la Nueva España (exceptúase, como es manifiesto, esta amplísima y nobilísima ciudad de México), por sus tratos y comercios” (Beaumont: II, 387-8)

Además debemos registrar que los centros coloniales que establecieron primero los españoles, fueron aquellos lugares céntricos que fueran los más adecuados como centro de mercado entre regiones importantes como lo fue Pátzcuaro con la Ciudad de México o Pátzcuaro con Guadalajara o incluso con lugares más al norte como las minas zacatecanas.

Sin embargo, desde iniciado el gran proyecto que Vasco de Quiroga tenía destinado para Pátzcuaro, se enfrentó con intereses políticos opuestos que buscaron restarle prestigio e influencia a la nueva capital provincial y sede de la diócesis con la fundación de la Ciudad de Valladolid.

Como puntualiza Paredes Martínez el comienzo del problema fue un malentendido que existió entre el primer virrey novohispano, Don Antonio de Mendoza y el Obispo.

... ya que cuando por una cédula real del 20 de septiembre de 1537 se proponía a éste último como Obispo de Michoacán, se advertía en el mismo documento que la construcción de la catedral de la misma diócesis estaría a consideración de ambos funcionarios, sobre todo en lo que respecta al lugar en que se construiría; sin embargo, parece ser que Vasco de Quiroga actuó solo en tal decisión sin tomar opinión de Antonio de Mendoza. Esto dio como resultado que a instancias del virrey se fundara la ciudad de Valladolid o “Nueva Ciudad de

Michoacán” como la nombrarían él y otros funcionarios reales en adelante. De esta manera la política que llevaría a cabo el virrey en Michoacán estaría destinada a restarle poder a Pátzcuaro y engrandecer a Valladolid, propósito que continuaron durante todo el siglo XVI los mismos habitantes de Valladolid.<sup>333</sup>

Resulta paradójico observar cómo del mismo modo en que Vasco de Quiroga cambió la capitalidad de Tzintzuntzan para transferirla a Pátzcuaro, Medina Rincón<sup>334</sup> se la quitará a Pátzcuaro para otorgársela a Guayangareo (después Valladolid). Medina Rincón, desde 1569 presentó pruebas que garantizaban y daban fe de que el clima de Pátzcuaro -al igual que se hizo unas décadas antes con Tzintzuntzan- y las condiciones económicas se encontraban por debajo de las que ofrecía para Valladolid.

Testimonio de esta política de quitar la capitalidad a Pátzcuaro, nos lo proporciona un documento de 1582 el cual nos muestra la tendencia y crítica eclesiástica no sólo hacia las prácticas de Quiroga a favor de los indios, sino que con argumentos como el clima fue como lograron su objetivo de erigir a Valladolid como la capital de la Provincia. El relato es el siguiente:

---

<sup>333</sup> Carlos Paredes, “El tributo Indígena”, *Op. Cit.*, pp. 78- 79.

<sup>334</sup> Sobre Medina Rincón, Mariano Cuevas apunta: “*Era casi mexicano, pues vino a México muy niño siendo su padre el Fiscal de la Real Audiencia D. Antonio de Medina. Aprendió perfectamente los idiomas mexicanos, tarasco y otomí. Visitó detenidamente toda su diócesis. El año de 80 trasladó la sede episcopal de Pátzcuaro a las lomas chatas de Guayangareo, o lo que es lo mismo Valladolid, hoy Morelia. Sufrió lo indecible de parte de su Cabildo. Pidió y obtuvo la renuncia de su obispado, mas la Cédula Real no parece haberles llegado a tiempo. Murió en 1588*”, Mariano Cuevas, *Historia de la Iglesia en México*, México, Porrúa, 1992, t. II, p. 88.

La ciudad de Pásquaro, de donde se trasladó la catedral, tenía, antes que nos pasásemos, como treinta vecinos españoles pobres y de muy poco trato y granjería. Agora, en la competencia que han pretendido contra esta ciudad por haberse pasado la catedral, numeraron ciento y tantos vecinos, y no será mucho, si algo en esta parte han pedido a vuestra Magestad, que hayan escrito lo mismo... Yo vengo de hacer lo que vuestra Magestad manda y dar relación simple y verdadera. El sitio es muy ruin y estrecho, barrancoso y pedregoso, al pie de un gran monte. Aficionóse el primer obispo el señor Don Vasco de Quiroga hazer allí la catedral y el asiento, por haber allí, como había, gran número de yndios, y muchos que se pasaron y juntaron allí de nuevo; porque dizen que dezía que el más era obispo de indios que de españoles, y que con ellos quería estar, y aunque fue muy persuadido de don Antonio de Mendoza, primer virrey, y de Don Luis de Velasco, a que dejase aquello y se pasase aquí, no se puso acabar con él.<sup>335</sup>

En este mismo informe encontramos una fuerte crítica hacia el proyecto de la construcción de la catedral:

Comenzó allí una grandísima iglesia de cinco naves que venían a salir a una capilla mayor. Fue su intención que cupiese en ella mucha gente... obra era muy principal y de pía y sancta intención; pero aunque en ella se gastaron más de ciento cinquenta mil pesos, como parece por el gasto, no subieron las paredes al peso y perfección que habían de tener, y comenzaron a hazer sentimiento, y enviáronse maestro a ver la obra, y se hallaron tantas dificultades, que la mandaron cesar, y debió ser que Dios nuestro Señor tenía ordenado que se había

---

<sup>335</sup> *Relación del Obispo de Michoacán*, del 4 de Marzo de 1582, AGI, *México*, 374, en Alberto Carrillo Cázares, *Op. Cit.*, p. 77

de pasar allí la catedral, y así no permitió que se hiziesen allí.<sup>336</sup>

Así fue como se clausuró el gran proyecto de la catedral de Don Vasco de Quiroga en Patzcuaro, donde el mismo obispo atribuye a Dios la terminación de esta obra, cuando de fondo podemos observar un acalorado conflicto político entre las dos partes.

Con el traslado de la catedral de Michoacán, la cual representaba un gran símbolo de grandeza de las capitales, se desplazaron también el Colegio Seminario de San Nicolás y los jesuitas que se encargaban de la cátedra.

La pérdida de la capitalidad tuvo que ser un duro golpe para Pátzcuaro. En los años que le siguieron al cambio en 1580, la trascendencia de la que gozó la ciudad con Vasco de Quiroga vino en declive con el cambio de domicilio de muchos españoles a Valladolid, a lo que debemos agregar que la población indígena también disminuyó, sólo que por otras causas ya que a finales del siglo XVI se consumaron continuas epidemias que mermaron drásticamente a la población indígena.

Sin embargo, en la *“Relación sobre la Residencia de Michoacán (Pátzcuaro)”* redactada por encargo del Virrey Antonio de Mendoza y escrita en 1584 por el jesuita Francisco Ramírez señalaba las bondades de Pátzcuaro diciendo:

Cuanto a lo primero la tierra es la más templada y abundante que yo he visto; porque nunca hay calor ni frío que dé pena, sino siempre un temple apacible y sano. Y cuando allá en

---

<sup>336</sup> *Relación del Obispo de Michoacán*, del 4 de Marzo de 1582, AGI, México, 374, en Alberto Carrillo Cázares, *Op. Cit.*, p. 78

España se asan de calor, hace mui templado a causa de las aguas que duran desde junio hasta fin de septiembre, lloviendo casi sin faltar día, poco o mucho; particularmente por las tardes; que a las mañanas suele hacer buen día, y las noches serenas. Y esto es lo que hace tan abitabile esta tierra...<sup>337</sup>

Y a pesar de la fundación de Valladolid, Pátzcuaro se mantuvo con unos treinta vecinos españoles, como lo dice el testimonio del tercer obispo cuando dejó Pátzcuaro para irse a Valladolid.<sup>338</sup> Sin embargo un documento de 1619 del Obispo Baltasar Covarrubias, nos manifiesta que la población tanto española como indígena aumentó, pues de treinta vecinos españoles que se cuentan en 1580, la cifra aumenta en 1619 a 110, además de que demográficamente Pátzcuaro siguió superando por mucho a Valladolid, sin contar con que contaba con conventos franciscano y agustino.

El aumento en las cifras demográficas en Pátzcuaro también se debe a que muchos de sus habitantes no quisieron cambiarse a vivir a la nueva capital. Si bien varios autores lo señalan el cambio de la provincia y la catedral como un duro golpe para la ciudad, lo cierto es que también coinciden con que su situación geográfica como *“punto de convergencia de los caminos que conducían á la Tierra Caliente y á la sierra, hicieron que continuara como un centro comercial de importancia. Esto y su bellísimo clima determinaron que se radicaran en ella de nuevo, numerosas personas*

---

<sup>337</sup> “ Relación sobre la Residencia de Michoacán” Introducción de Juan Carlos Cortés Máximo, en Revista *Relaciones*, Zamora México, El Colegio de Michoacán, vol. XXIV, núm. 095, 2003, p. 181

<sup>338</sup> Alberto Carrillo Cázares, *Partidos y Padrones del Obispado de Michoacán, 1680- 1685, Op. Cit.*, p. 77

*acaudaladas, por lo que fué durante el resto de la dominación española, la segunda ciudad de la provincia.*<sup>339</sup>

Este hecho de cómo muchos no se fueron a Valladolid, el Padre Ramírez lo notificó en su crónica tan sólo cinco años después del cambio de Pátzcuaro a Valladolid diciendo que se les había notificado tanto a los españoles que vivían allí como a los jesuitas e indios con el fin de que no quedara nadie en Pátzcuaro, pero dice que no sucedió así porque:

Pero a todos nos salió al rebés de lo que pensábamos; porque ni indio ni español, por más que hicieron, no se quisieron menear de sus casas; y ansí se fueron los prebendados solos, y nosotros con ellos. Y cada día se hecha más de ver que estaban acá mexor; por ser lugar este mui proveído de todo y tener una de las más lindas lagunas de toda la Nueva España...<sup>340</sup>

En un capítulo posterior el Padre Ramírez continúa con una narración sobre cómo sobre todo los indígenas se arraigaron tanto a la ciudad, en ella leemos:

Hubo en la pasada grandes rebueltas; porque los indios (con el traslado de la catedral) ... se pusieron en defender algunas cosas, diciendo ser suyas y no de la catedral; particularmente una campana grande, que es de las buenas desta tierras, que en tiempo de don Vasco avían hecho y fue la defensa de

---

<sup>339</sup> Julián Bonavit y Carlos Treviño, *Breve guía historia de la Ciudad de Pátzcuaro*, México, Escuela Industrial Militar, 1908, p. 11. En el mismo sentido se expresa Justino Fernández en su monografía sobre *Pátzcuaro*, p. 23.

<sup>340</sup> " Relación sobre la Residencia de Michoacán hecha por el padre Francisco Ramírez, Michoacán, 4 de abril de 1585" Introducción de Juan Carlos Cortés Máximo, en *Relaciones*, Zamora México, El Colegio de Michoacán, vol. XXIV, núm. 095, 2003, p. 189

manera, que por ninguna vía se la pudieron sacar. Y se juntaron sobre ella pasados de cuatro mil indios...<sup>341</sup>

El escrito del Padre Ramírez es un documento, además de poco estudiado, con crónicas y relatos muy bonitos sobre el Pátzcuaro de finales del XVI, además lo que debemos valorar y no olvidar, es que esta Relación fue por mandato del Virrey Antonio de Mendoza, con las instrucciones precisas de relatar cuál era la situación en la que se encontraba Pátzcuaro en estos años, si el Virrey hizo este mandato era porque consideraba este lugar muy importante.

Tomando esto en cuenta, en el siguiente documento demuestra lo anteriormente dicho pero ya en el siglo XVII, además de que nos revela la grandeza y organización de la que gozaba la ciudad a principios del siglo XVII, lo cual por otro lado hace notar la tendencia de los documentos de cada época en distintas coyunturas por lo que claramente vemos la inclinación de los responsables de cada escrito, en el caso de este documento notamos que Baltasar Covarrubias había olvidado ya el pleito de la capitalidad, por lo tanto se redujo a expresar cuestiones demográficas:

Esta ciudad de Pásquaro está al poniente de Valladolid, y siete leguas de ella. Es poblada de españoles y de indios. tiene 110 vecinos españoles, los 70 casados, y los 40 viudos y solteros; y sin éstos hay otras 200 personas españolas, mozas y solteras. Tiene 1,230 vecinos indios casados... y asimesmo hay en dicha ciudad un convento de San Francisco con guardián y seis

---

<sup>341</sup> " Relación sobre la Residencia de Michoacán hecha por el padre Francisco Ramírez, Michoacán, 4 de abril de 1585" Introducción de Juan Carlos Cortés Máximo, en *Relaciones*, Zamora México, El Colegio de Michoacán, vol. XXIV, núm. 095, 2003, p. 189-190

o siete frailes. Y otro de San Agustín donde hay prior y cuatro o cinco religiosos. Hay un convento de la Compañía de Jesús; tiene rector, y con él cinco o seis religiosos. Y por ser los indios de dicha ciudad tantos, y que no pudieran ser administrados por solo el beneficiado, se administran de la forma siguiente: el beneficiado a los 230 indios y a todos los españoles y un hospital, el cual tiene 4,000 reales de renta para el sustento de los enfermos que en él se curan... San Francisco tiene los 410 vecinos y un hospital para ellos, al cual se sustenta de limosna. San Agustín administra los restantes, que son 500 indios, los cuales tienen otro hospital que asimesmo se sustenta de limosna. Fuera de la cual tiene la dicha ciudad a cuarto de legua y a una legua, dos pueblos o barrios sujetos, que son del beneficiado, el uno es Tziromutaro, que tiene treinta vecinos casados, 15 viudos y otros 15 mancebos; el otro es Cuanaxo, que tiene 70 vecinos y 50 viudos y mozos; fuera de todos los cuales, tiene toda la comarca de esta ciudad y sus barrios, 600 personas de indios... de suerte que todos los dichos indios montan 3,175 personas.<sup>342</sup>

Todavía en 1631, poco más de una década después de que Baltasar de Covarrubias nos arroja el detallado censo, Pátzcuaro contaba con 480 vecinos, mientras Valladolid tenía solamente 254 vecinos indios y unos pocos españoles de los que no se da cifra.

Por ello, como describe Ramírez Romero:

Pátzcuaro siguió siendo un centro comercial de importancia, que atrajo a muchas acaudaladas familias. Así Pátzcuaro durante el resto de la época colonial fue la segunda ciudad de la Provincia después de Valladolid, ya que también fue

---

<sup>342</sup> Informe de la visita Pastoral del Obispo de Michoacán Baltasar de Covarrubias, Biblioteca del Real Palacio, ms. 2,579, 1620, citado en: Alberto Carrillo Cázares, *Op. Cit.*, p. 78

favorecida con las prerrogativas y distinciones concedidas en distintas épocas por los monarcas españoles.<sup>343</sup>

El hecho de que Pátzcuaro siguiera manteniendo la importancia comercial que tuvo en años anteriores la vemos reflejada en la descripción del padre Ponce en 1585 en la cual aporta datos importantes para los planteamientos que manejamos. En ella se lee:

"La cibdad de Pátzcuaro está situada no lejos de una laguna grande que llaman de Cintzuntza, entre unas costezuelas y llanos; tiene mediana vecindad de indios tarascos, entre los cuales hay unos pocos de mexicanos tecos, y entre todos hay muchos mercaderes y tratantes. Hay así mismo oficiales de campanas y trompetas, flautas y chirimías, de las cuales se saca mucho número para toda la Nueva España; también se hacen allí imágenes ricas de pluma; moran en aquel pueblo y en su comarca en estancias, cuarenta españoles, casi todos mercaderes y labradores. Los cuales los más tienen sus casas tiendas en la plaza la cual es grande y cuadrada y tiene en medio una fuente labrada de cantería..."<sup>344</sup>

El aspecto que queremos destacar de la descripción del padre Ponce es la que refiere con respecto al comercio. En ella se refleja el importante centro comercial que fue Pátzcuaro pues menciona que tanto indios como españoles, se dedicaban, principalmente al comercio. Es muy detallada la descripción que hace de la plaza principal con las tiendas de los españoles que eran las mejor abastecidas y en las que

---

<sup>343</sup> Esperanza Ramírez Romero, *Op. Cit.*, pp. 52- 53

<sup>344</sup> Manuel Toussaint, *Pátzcuaro*, México, Universitaria, 1992, p. 52.

precisamente encontraremos gran variedad de productos no sólo locales y de Castilla sino incluso chinos, en lo cual entraremos más adelante.

Además del comercio cotidiano en las tiendas de los peninsulares en la plaza principal, existieron los llamados *tianguis* los cuales, desde la época prehispánica, fueron un elemento cultural muy importante que permaneció durante el periodo colonial. Estos *tianguis* se celebraban todos los viernes y fueron más frecuentados por los indígenas que de todos los alrededores afluían en la Plaza principal de Pátzcuaro para intercambiar productos que no eran de fácil acceso en las regiones montañosas de las que venían los distintos individuos pues unos venían de la sierra, otros tan sólo de la región ribereña pero hubo los que incluso venían de lugares más lejanos como la Tierra Caliente. El lugar por excelencia para la compraventa de productos fue la plaza principal, allí se concentraban los indígenas para comerciar todos estos productos.

Silva Mandujano dice que era entonces cuando el comercio sedentario más se beneficiaba y que al surtirse la población en el *tianguis* de productos sobre todo regionales<sup>345</sup>, después se compraban los productos provenientes del exterior que se exhibían precisamente en las tiendas de la misma plaza.

---

<sup>345</sup> Gabriel Silva Mandujano, *Op. Cit.*, pp. 29- 30

La existencia de estas tiendas o establecimientos específicos para la compra venta de productos, fue lo que Jiménez Gómez considera la primer gran modificación del sistema de mercado local ya que los indios solamente vendían en los tianguis.<sup>346</sup>

En la segunda mitad del siglo XVI, se podían encontrar en la ciudad de Pátzcuaro gran variedad de productos tanto novohispanos como trasatlánticos - principalmente los que llamaban "de Castilla". En la relación de 1584 del Padre Francisco Ramírez, quien como ya vimos apreció mucho a Pátzcuaro, leemos al respecto:

Ay frutas en grande abundancia, ansí de la tierra como de Castilla; y tan baratas, que se hallan por mui poco dinero. de carne y pan, es grandemente proveída; de manera que dan veinte y siete o veinte y ocho libras de vaca por un real; que acá se estima que allá medio. Y un carnero, por dos o tres reales; y una gallina, lo sumo es un real. Y en todo es proveída, de manera que casi no se hace caso de la comida, particularmente estos años que han acudido bien los mantenimientos.<sup>347</sup>

Solamente para mostrar el tipo de productos y de transacciones que se comerciaban en Pátzcuaro, en un documento de 1577 encontramos que el mercader

---

<sup>346</sup> Juan Ricardo Jiménez Gómez, "El alcalde Mayor y el control de los precios de las mercaderías para el abasto en el pueblo de Querétaro, a finales del siglo XVI y principios del XVII, *Memorias del Segundo Congreso de Historia Económica*, Simposio 8, "El consumo en la historia de México, siglos XVI al XIX", México, UNAM, 2004, p. 6

<sup>347</sup> "Relación sobre la Residencia de Michoacán hecha por el padre Francisco Ramírez, Michoacán, 4 de abril de 1585", Introducción de Juan Carlos Cortés Máximo, en Revista *Relaciones*, Zamora México, El Colegio de Michoacán, vol. XXIV, núm. 095, 2003, p. 181

Pedro González entregó una lista de mercancías a Martín de Menchaca, en la cual se encontraban:

Realmente y con efecto a vos Pedro Gonzalez Mercader vecino desta dicha ciudad doce batas de xerga, dos dozenas de zapatos de vaquitas en onze pesos, un barril para vino en tres pesos y medio, dos tomines de xabon, una caixa de cuchillos en quatro tomines, tres arobas de vino, las dichas mercaderias a los dichos precios valieron los dichos ciento y cinquenta pesos del oro de las que debe dichas mercaderias me doy por otorgado pagado y entregado a toda mi bolutad por quanto la recibi de vos el dicho Pedro Gonzales realmente y con su efecto y en razon del entrego que represente no paresze renuncio la elebcion de la ynumenta Pecunia e leyes de la paga e prueba segun y como henellos se conteny renuncio que no pueda dezir ni alegar que lo susodicho no fue ni paso ansi...<sup>348</sup>

En este documento no sabemos cuál era la procedencia de los dichos Gaspar Rodríguez y Martín de Menchaca, pero en otro documento posterior, encontramos a un mercader de la ciudad de Puebla de los Angeles en una transacción exactamente igual con otro comerciante de Pátzcuaro de nombre Pedro Gutiérrez en 1579. El documento no nos arroja información de si los poblanos sólo iban pasando rumbo a México, si venían de la costa o del Bajío pero lo que sí nos demuestra es la información del tipo de mercancías que se vendían en dichas tiendas, las cuales, en ambos documentos

---

<sup>348</sup> 7 a 9 de Noviembre de 1577, Ciudad de Mechuacan. Obligaciones de Gaspar Rodríguez y Martín de Menchaca al mercader Pedro González, por ciertas mercaderías. Ante Juan Gómez, Escribano Público, AHCP, cj.3Bis, Exp. 50, fj. 02

vemos que se reducen a jabón, vino y jergas principalmente. En el documento leemos lo siguiente:

Sean quantos esta carta vieren como yo Pedro Garcia vecino de la ciudad de los Angeles como principal e Francisco como su fiador e principal pagador ante bos de mancomunidad y cada uno renunciando como renunciarnos las leyes de la mancomunidad como en ella se contiene otorgamos y conocemos que debemos y nos obligamos de dar y pagar que pagaremos a Pedro Gonzales mercader a quien su poder oviere ciento y treynta y dos pesos e cinco tomines de oro comun por razon de las mercadurias siguientes, Ciento y Setenta y Seis varas de jerga tres tomines... Cinco tomines de xabon. De los quales de las mercadurias nos damos por entregado contentos a los dichos precios... y pagaremos los dichos pesos en una paga en esta ciudad o en otra qualquier parte de oy dia de la fecha desta e todos meses primeros siguientes en la y de dar y recibira la leyes para ello obligando nuestras personas y bienes muebles y raizes avidos e por aver y damos poder a quales quier juezes y justicias de su magestad.<sup>349</sup>

Es muy importante el hecho de que existieran transacciones entre una de las más importantes ciudades novohispanas como lo era Puebla, con Pátzcuaro, lo cual nos habla de la importancia regional de Pátzcuaro, el hecho de que pararan en esta ciudad y compraran productos nos habla de de la importancia comercial de Pátzcuaro.

---

<sup>349</sup> 4 de junio de 1579, Puebla de los Angeles- Pátzcuaro. Obligación de Pedro García, vecino de los Angeles, y Francisco Rodríguez, su fiador a Pedro Gutiérrez, mercader, por 132 pesos y 5 tomines, por ciertas mercaderias. Juan Gómez, escribano público. Pazcuaro. AHCP, Cj. 3 bis, exp. 66, fj. 01y 01v.

Nos parece importante señalar este tipo de transacciones que al parecer eran comunes en la Nueva España, como fue el hecho de que comerciantes de otra ciudad le debieran a un comerciante de otra, en este caso los de Puebla al de Pátzcuaro, y que, como se señala allí le pagarían “en esta ciudad o en cualquier otra” sometiéndose al fuero y jurisdicción de la justicia de Pátzcuaro y renunciando a las leyes y derechos de su fuero.<sup>350</sup> En ese mismo año de 1599 Jerónimo de Alva, residente de Pátzcuaro registró ante el Alcalde Mayor de la ciudad las siguientes mercancías:

tres arrobas de quesos de Queretaro, dos arrobas de cobre labrado, siete libras de confitura fina, ocho pesos de pellote en pelotas, media arroba de candelas de cebo, una arroba quatro libras de cera de candelas, e tres pesos de javon.<sup>351</sup>

Este hecho nos expresa que en Pátzcuaro se comerciaba con productos de toda la Nueva España como es el caso específico de los quesos de Querétaro. Sin embargo, las transacciones más comunes fueron también entre vecinos, como muestra un documento del mismo año de 1579 en el cual Juan Guerrero, vecino de la Ciudad de Pátzcuaro se obliga a pagar al mercader Baltasar de Illescas por la adquisición de unas telas de su tienda:

sepan quantos esta carta vieren como yo Juan de Guerrero bezino que soy de la ciudad de Pazcuaro otorgo e conozco por

---

<sup>350</sup> *Ibid.*fjs. 1v y 2

<sup>351</sup> 25 de enero de 1599, AHCP, cj. 5 bis, exp. 90, fj. 1

esta carta que debo e me obligo de dar y pagar a vos Baltasar de Illescas mercader bezino desta dicha ciudad que estays presente quien dio poder ubiere setenta y dos pesos y quatro tomines de oro comun de ocho reales cada peso los cuales son por razon de un frontal con la cenefa de vaso carmesí bordada y la frontera de tafetan amarillo y colorado aforrado todo que dellos compre y recibi en dicho precio y el qual esta en mi poder e del me doy por contento y entregado ... los cuales dichos setenta y dos pesos e quatro tomines del dicho oro prometo e me obligo de vos les dar e pagar de hoy dia de la fecha desta en quatro meses primeros siguientes en esta dicha ciudad o en otra qual quier parte que me fueren pedidos e demandados en rreales de plata y noen otra moneda e pa lo asy cumplir e pagar...<sup>352</sup>

Hacia 1580 se llevó a cabo en Pátzcuaro una visita general a las tiendas de la ciudad. Dicha visita, a cargo del Teniente de Alcalde Mayor, el Bachiller Juan Martínez tuvo como objetivo inspeccionar y controlar las pesas y medidas de cada una de ellas. Lo importante del documento no es tanto la cuestión de si las medidas estuvieran bien o no, sino reconocer a los principales mercaderes de Pátzcuaro. En este documento encontramos ocho mercaderes, desconocemos si las tiendas en la ciudad eran sólo ocho o si en esa ocasión solamente se revisaron éstas. Entre los comerciantes que se citan allí vemos que se inspeccionaron las tiendas de Fabián Martín, Juan de Vergara, Trujillo, Baltasar de Yllescas, Cristóbal de los Ríos, Rodrigo Ruiz y Francisco Pérez.

---

<sup>352</sup> 1 de julio a 19 de noviembre de 1579, Pátzcuaro, Ciudad de Mechuacán. Obligación. Juan Guerrero, vecino de la ciudad de Pazcuaro, se obliga a pagar al mercader Baltazar de illescas una deuda por la compra de unas telas en un plazo de cuatro meses. Francisco de Avila, a nombre de baltazar de illescas, demanda se le paguen los 72 pesos. Ciudad de Mechuacan. AHCP, Cj. 3 Bls, Exp. 67, fj. 1

Debemos apuntar que de los tres casos que mencionamos anteriormente, sólo coincide en la lista, el nombre del mercader Baltasar de Yllescas y no se alude en la lista de visitas a los nombres o las tiendas de Pedro González y Pedro Gutiérrez que citamos con anterioridad, acto del cual pudieron suceder varias circunstancias, la primera, que puede parecer la más probable, es que si bien la inspección fue en 1580, pudo haber sucedido que las tiendas de ambos, las cuales existían en 1577 y 1579 respectivamente, por alguna razón las hubiesen cerrado. La segunda puede ser que en realidad el Bachiller Martínez solamente haya elegido al azar dicha visita o que simplemente los dos susodichos no se considerasen mercaderes importantes. Lo cierto es que en 1580, en este documento no aparecen ni Pedro González ni Pedro Gutiérrez de los que hemos hecho referencia antes.<sup>353</sup>

La relación que Pátzcuaro tuvo con el comercio de la Nao de China fue mencionada en el capítulo anterior. Se señaló al proponer las entradas costeras de penetración de la Nao en las cuales se bajaba prácticamente el contrabando, o si no podemos hablar de contrabando propiamente dicho, sí de un comercio que era muy libre y el cual aún no entraba en regla, hecho por el cual circularon, durante la última

---

<sup>353</sup> 1 de abril de 1580, CIUDAD DE MECHUACAN, Visita a las tiendas. El bachiller Juan Martínez, teniente de Alcalde Mayor en esta ciudad por su Majestad, realiza una visita general a las tiendas de esta ciudad y sus pesas y medidas. Visita a las tiendas de Fabián Martín, Juan de Vergara, Trujillo, Baltasar de Yllescas, Cristóbal de los Ríos, Rodrigo Ruiz y Francisco Pérez. Las medidas fueron halladas buenas y justas, salvo en el caso de la tienda de Juan de Vergara Juan Fernández Madaleno, escribano público. Ciudad de Mechuacan. AHCP, Cj. 5, exp. 1, fj1 y 1v.

mitad de siglo XVI una gran cantidad de mercancías por el occidente de México, y en el que nosotros nos enfocamos específicamente en Pátzcuaro.

Pues bien, debemos apuntar que en el Archivo Histórico de la Ciudad de Pátzcuaro, encontramos algunos documentos que nos arrojan información sobre algunos mercaderes que en Pátzcuaro comerciaban con productos chinos. No sabemos puntualizar si los productos chinos que encontramos en estas tiendas de la ciudad provenían de la Costa, o si fueron productos que luego de muchos trámites administrativos y después de haber pasado de Acapulco a la Ciudad de México hubiesen llegado a Pátzcuaro.

La información con la que contamos es la que detallamos a continuación.

El primer documento importante que nos arroja información al respecto, es un robo que data de 1593, en él, Hernando Castañeda acusó de robo a Diego de Castañeda y a su esclavo al que se le conocía como "Antonillo", los cuales presuntamente asaltaron en el camino a un indígena que Hernando Castañeda despachó con mercancías a Huango<sup>354</sup>, lo interesante del asunto es ver el tipo de mercancías que robaron Diego de Castañeda y Antonillo:

---

<sup>354</sup> Guango (Huango) se ubica al norte de Michoacán al noroeste del Lago de Cuitzeo. Limita al norte con Puruándiro y el actual Guanajuato, al este con Huandacareo, al sur con Huaniqueo y Chucándiro, y al este con Jiménez.

el dicho Diego de Castañeda con poco temor de dios y en su conciencia en menos precio de la rreal justicia de mano armada envio a el dicho su negro a el camino real que su magestad tiene asegurados y violentamente el dicho negro por su mandado ... salteo a un indio que lo avia despachado desta ciudad a el pueblo de Guango a mi hermano Fray Luis de Castañeda que alli rreside y por fuerza y amenazandole que le avia de matar volvió el dicho indio y toda mi rropa y lo trujo a esta ciudad y lo tiene en su poder lo qual es: beinte y seis fina batas las beinte y sinco quel me fio y le hize cedula no embargante quel meera deudor de mas de seis sientos pesos y una pieza de damasco morada y naranjado de dies y seis varas ... dos pares de medias de seda, dos de algodón, un chicuiuite con veinte piasas de lossa de china finas, mi cama, dos sabanas, un capote pardo, dos camisas, dos cuellos llanos de olandilla necesido de encajes y puntas unas ligas amarillas, unos sapatos nuevos y otras menudencias y mas lo susodicho es grave delato digno de gran castigo...<sup>355</sup>

Un cargamento con productos tan distinguidos y lujosos sobresale naturalmente y como vemos en general se trata de productos que estaban destinados para un español, sin embargo también cabe destacar que siendo una carga tan valiosa, se

---

<sup>355</sup> 1 de marzo de 1593, CIUDAD DE MECHUACAN, GUANGO, Robo. Hernando de Castañeda acusa a Diego de Castañeda y a Antonillo, su negro, por haber salteado en el camino real al indio que había despachado desta ciudad al pueblo de Guango a ver a su hermano fray Luis de Castañeda, despojándolo de 26 finas batas, (“las veinticinco que él me fio y le hice cédula no embargante que él me era deudor de más de 600 pesos”) y una pieza de dama de 16 varas, dos pares de medias de seda, dos de algodón, un chiquihuite (cesto o canasta de mimbre) con veinte piezas de loza de china fina, dos sabanas, un capote pardo, dos camisas y otros géneros. Gonzalo Fernández Madaleno, escribano público. Ciudad de Mechuacan. AHCP, cj.5., exp. 26., fj. 1.

mande por delante a un indígena con un caballo<sup>356</sup> y aunque allí se aclare que el camino que transitaba era el Camino Real, que como ya expusimos con anticipación era no sólo el camino que se encontraba en mejores condiciones sino el más seguro, por tratarse nada menos que de un camino Real que además se encontraba en un tramo que era muy importante porque unía dos importantes ciudades: Valladolid y Pátzcuaro.

Otro punto que hay que indicar y recalcar es que si bien veinte piezas de "elegante loza china" era un género que no se veía comúnmente en la Nueva España del siglo XVI,<sup>357</sup> también debemos sugerir que esta vajilla difícilmente pudo ser conducida de la Ciudad de México, porque si vemos el comportamiento del tráfico de la Nao en la Nueva España, sonaría muy inverosímil que dicha porcelana se hubiese desembarcado primero en Acapulco, después hacer el habitual recorrido a la Ciudad de México y que de allí se hubiese regresado a Pátzcuaro para de allí volver a recorrer un largo camino hasta Guango.

---

<sup>356</sup> Sobre el indio, el documento dice que ni siquiera sabía qué mercancías llevaba a Guango: *"un indio a Guango con un caballo cargo y no se sabe lo que llevaba el dicho indio que se le pregunta y esto es la verdad y lo que passa para el juramento que hizo en que se retyfico sientle oydo y no supo su edad, parecio por su aspecto de mas de quarenta años y que por esclavo del dicho Diego de Castañeda no a dejado decir verdad, y no lo firmo porque no sabe y firmolo el alcalde mayor don Rodrigo de Biberio"*, *Ibid.* fj. 1v.

<sup>357</sup> Silva Mandujano señala que las vajillas chinas en general, además de otros productos chinos como los muebles y los tibires, fueron populares hasta el siglo XVIII en las casas de las familias de los peninsulares más adinerados.

A este laborioso y complicado recorrido debemos añadir no sólo lo frágil de la mercancía por ese itinerario tan abrupto y complicado, sino que además debemos agregar los numerosos impuestos que se le debieron imponer a la famosa vajilla con tal trayecto. Nos parece mucho más razonable y prudente que la loza haya ingresado en el territorio por algunos de los puntos costeros que desarrollamos en el capítulo tres y que de este modo hubiera ido a parar a Pátzcuaro.

A esta hipótesis que planteamos y que podría parecer aventurada y basada en la mera especulación, encontramos su fundamento y confirmación en un personaje singular, Hernando de Castañeda, el denunciante de la vajilla china y otros productos de marzo de 1593. Hernando Castañeda aparece otra vez entre los documentos del Archivo de Pátzcuaro, cuatro años después, esto es en 1597, en otro pleito que, esta vez será por un escritorio.

El pleito dura tres meses, de agosto a octubre. La situación que se presentó a grandes rasgos fue la siguiente: Hernando de Castañeda dejó encargado en la casa de Beatriz de Talavera, un escritorio. Beatriz murió y sus albaceas, vendieron los bienes de la difunta, entre los cuales iba el famoso escritorio del que no sabían que no era propietaria doña Beatriz sino Hernando de Castañeda. El escritorio lo vendieron a un vecino de Pátzcuaro llamado Juan Torres que fue quien hizo el reclamo del escritorio.

Después de un ir y venir de testigos se decide regresarle el dinero a Juan Torres y el escritorio queda en manos de su dueño, Hernando de Castañeda.<sup>358</sup>

La importancia radica, primero, en el escritorio, pues se sabe que entre los productos que se traían de Filipinas figuraban precisamente los muebles chinos, entre los más pedidos de este género estaban los roperos y los escritorios. En segundo lugar, el documento nos arroja información que es de vital importancia, en la cual se lee lo siguiente:

... Hernando de Castañeda el qual lo dexo quando fue a la costa de Cacatula en casa de Beatriz de Talavera para que lo guardasen y como murio la susodicha los albaceas lo bendieron en el almoneda ...<sup>359</sup>

El hecho de que en el documento se exprese que Castañeda fue a Zacatula, nos demuestra que Castañeda frecuentaba el lugar, hecho por el cual podemos decir que tanto la loza de años antes como el escritorio entraron por Zacatula.

En 1592 se elabora otro documento en el cual el mercader Gabriel Enríquez de Mendoza y Francisco Rodríguez manifiestan deber a su Majestad por concepto de

---

<sup>358</sup> AHCP, cj. 5 bis, Exp. 75, fjs. 1- 3v.

<sup>359</sup> AHCP, cj. 5 bis, Exp. 75, fjs. 2 y 2v.

alcabala<sup>360</sup>; el primero cuatro pesos y un tomín por mercaderías de China y de Castilla que vendió en la ciudad de Valladolid, el segundo declara deber dos pesos de oro común por vender en en el mismo lugar ropa de China.<sup>361</sup> Es una pena que el documento no arroje más datos sobre la procedencia de los mercaderes pero debemos distinguir cómo comenzó a ser común el comercio de productos chinos en la región, como lo demuestra también el siguiente documento.

En 1596 encontramos otro documento relacionado con mercancías chinas, en este caso ropa, navajas y cuchillos de China. El proceso es un poco complejo porque inmiscuye a distintos lugares. El documento inicia la trama en Mexicalcingo y se trata de un robo a un mercader español vecino de Culhuacán el cual inculpa a un indio proveniente de la la ciudad de Guadalajara por el robo de una mula, dos caballos, una enxalma, una toca negra, navajas y cuchillos de la China, entre otras mercancías. En el documento se presentan varios testigos de las personas que por el camino le fueron comprando lo robado, como fue el caso de un indio de Sevina llamado Juan Nuri, el cual le compró la mula y al cual le dijo que se llamaba Diego y que era natural de

---

<sup>360</sup> La determinación del impuesto al comercio y al abasto descansaba en la manifestación de mercancías que debía hacer todo mercader vecino o viandante y por supuesto todo tenedor de mercaderías. Esta obligación de declarar ante la autoridad las mercancías estaba generalizada en todo el imperio español, pues los mercaderes y en general todo pasajero al Nuevo Mundo debía hacer una "manifestación" de efectos ante los oficiales reales. La autoridad podía decretar el acopio de cierto bien o mercadería, y le era impuesta a los súbditos una obligación, la de manifestar dichos objetos, con penas pecuniarias para el caso de omisión... el alcalde mayor estaba investido de facultades de recaudación fiscal. Luego de la fijación de las posturas a las mercaderías, agregaba una cláusula en la actuación correspondiente que dejaba bien claro que una vez realizados los efectos debía el comerciante pagar el importe de la alcabala. Juan Ricardo Jiménez Gómez, "El alcalde Mayor y el control de los precios de las mercaderías para el abasto en el pueblo de Querétaro, a finales del siglo XVI y principios del XVII, *Op. Cit.*, pp. 9-10

<sup>361</sup> 15 de febrero y 3 de marzo de 1592, AHCP, Cj. 131.6., (SP 112), fj. 01

Colima y viandante de Guadalajara. Juan Nuri, originario de Sevina, pagó por la mula 40 pesos de oro común adelantándole en ese momento solamente 27 pesos, ya que el viandante le dijo que cuando pasara de regreso le cobraría el resto. Para ello Nuri llevó a la Ciudad de Mechuacán a declarar a tres indios de Nahuatzen que testificaran que en efecto había pagado por la mula los 27 pesos y que declararan que él no sabía que la mula era robada.<sup>362</sup>

Olvidándonos de cómo el documento hace la conexión con Michoacán y de su elaboración en Pátzcuaro debido a que el indio de Sevina lo compró al ladrón del viandante español, debemos percatarnos, en un primer momento lo fluido que resultaba el comercio entre los alrededores de la Ciudad de México con Michoacán y Guadalajara, sin embargo nos planteamos si los productos que le roba el indio al mercader español, entre los cuales incluía la ropa, cuchillos y navajas chinas, venían de Acapulco o eran mercancías producto del contrabando. Además nos deja claro que en la última década del siglo XVI el intercambio de productos chinos, si bien no eran muy comunes, ya se empiezan a mencionar en la documentación de ésta época.

Así pues vemos que Pátzcuaro al situarse al sur del lago y en el centro de Michoacán se convirtió en *“el vértice entre Uruapan, Ario de Rosales, Tacámbaro, Erongarícuaro, Quiroga y Santa Clara del Cobre”*.<sup>363</sup> Por ello encontramos que Pátzcuaro estaba comunicado no sólo con otras regiones cercanas sino incluso con

---

<sup>362</sup> 1 de diciembre de 1595 a 13 de enero de 1596. AHCP, Cj. 5, exp.47, fjs. 1- 07v.

<sup>363</sup> Esperanza Ramírez Romero, *Op. Cit.*, p. 51

toda la Nueva España, de hecho, Salomao dice que la conquista de Michoacán fue la que abrió las primeras rutas de expansión colonial hacia el occidente y el noroeste del territorio novohispano y funcionó como una base de aprovisionamiento desde la cual salieron distintas expediciones.<sup>364</sup>

Si observamos un mapa de la ciudad, incluso de la actualidad, podremos percatarnos lo que Silva Mandujano señala como “caminos que irradiaban hacia los cuatro puntos cardinales”. Y continúa:

Hacia el este, el Camino Real, que conducía a Valladolid y de allí a la Ciudad de México. Hacia el norte, bordeando el lago, el camino que se dirigía a Zacapu y después al Bajío y el occidente novohispano. Al Poniente, se comunicaba con Uruapan, la sierra y Apatzingan. Hacia el sur el Camino Real de la Costa que pasaba por Santa Clara, Arrio y La Huacana, la zona azucarera y cobriza, tan importante para la vida económica de Pátzcuaro, y de allí continuaba hasta la costa del Pacífico, cuya meta final era el puerto de Acapulco.<sup>365</sup>

De los cuatro caminos coloniales descritos por Silva Mandujano el que se encontraba en mejores condiciones fue el Camino Real de Valladolid donde incluso menciona se podían utilizar carretas y carruajes.<sup>366</sup> La situación de este camino

---

<sup>364</sup> Eugenia María Azevedo Salomao, “Las Ideas, los personajes y la concreción del espacio habitable en Michoacán virreinal” en *Arquitectura y Urbanismo, nuevas perspectivas*, Ettinger McEnulty Catherine R. (Coord.) México, División de Estudios de Posgrado de la Facultad de Arquitectura, UMSNH, 2004, p. 30

<sup>365</sup> Gabriel Silva Mandujano, *Op. Cit.*, pp. 30- 31

<sup>366</sup> Gabriel Silva Mandujano, *Ibid.*

contrasta con respecto a los demás a los que se refiere Silva, lo cual es un poco obvio pues era el camino más transitado porque, entre otras regiones, comunicaba con la Ciudad de México, además ya hemos mencionado en el capítulo anterior que era precisamente este camino el que tomaban los de la Nueva Galicia en su tránsito a la capital novohispana.

Los demás caminos, por las condiciones geográficas tan accidentadas solamente podían ser de herradura, los cuales únicamente podían ser transitados por mulas o a pie. Como señala Silva al respecto:

... la accidentada topografía, de escarpadas montañas, profundas barrancas y ríos de caudal inestable... durante las lluvias, los caminos se tornaban intransitables y aún el Camino Real, a poca distancia de la ciudad, mostraba un aspecto fangoso infranqueable para carretas y carruajes. Este fue un problema permanente que el ayuntamiento se mostraba incapaz de solucionar cada año, por falta de recursos y de interés, incluso de muchos de los comerciantes integrantes del cabildo.<sup>367</sup>

Al final del camino más importante, el que conducía de Valladolid a México, se levantó la capilla del Humilladero. Su nombre corresponde a que en ese lugar se levantó una cruz expuesta para los viajeros y caminantes que iban de salida de la

---

<sup>367</sup> Gabriel Silva Mandujano, *Op. Cit.*, pp. 30- 31

Ciudad o de entrada. Según refiere Toussaint allí se hincaban los viajeros para pedir y agradecer por su protección.<sup>368</sup>

Tal afluencia de caminos nos demuestran que Pátzcuaro siguió siendo un centro comercial por excelencia. Por ejemplo, en el estudio que Carlos Paredes hizo sobre el mercado de Pátzcuaro revela que en los documentos de mediados del siglo XVI se alude a ella como *“lugar muy pasajero de españoles para otras partes”*, por ello en uno de los documentos estudiados por él, se solicitaba una licencia al Virrey don Luis de Velasco para que en Pátzcuaro hubiera una carnicería *“para el proveimiento del común y de las personas que por él pasan”, es decir para el “recaudo de viandas y para que no comiesen cosas “obscenas que no suelen comer entre [e]spanoles”*.<sup>369</sup>

Las carnicerías o mataderos eran locales donde sólo mediante previa autorización se le otorgaba a una persona el permiso para la matanza de reses para el abasto de carne de la población, la ubicación de las mismas era, casi siempre en la plaza principal.<sup>370</sup>

---

<sup>368</sup> Manuel Toussaint, *Op. Cit.*, p. 119- 120

<sup>369</sup> Paredes Martínez, Carlos, “El mercado de Pátzcuaro y los mercaderes tarascos en los inicios de la época colonial”, *Op. Cit.*, pp. 156- 157. En el documento original recopilado por Paredes se lee: *“Por cuanto por parte de los caciques y principales del barrio de Pazcaro, de la ciudad de Mechuacan, y en nombre del común de él, me ha sido hecha relación que en la dicha provincia hay mucho ganado de vacas y que a causa de ser el dicho barrio muy pasajero de españoles para otras partes, no se les puede dar el recaudo de viandas que conviene, por la presente y por lo que toca al bien de los naturales del dicho barrio y para que no comiecen cosas o[b]scenas que no suelen comer entre [e]spanoles, convenía que en el dicho barrio...”* Paredes Martínez, Carlos (ed.), “Y por mí visto...” colección Kraus, p. 75

<sup>370</sup> Antonio Loyola Vera, *Sistemas hidráulicos en Santiago de Querétaro, siglos XVI- XX, Querétaro, Gobierno del Estado, 1999, p. 235* y Juan Ricardo Jiménez Gómez, “El alcalde Mayor y el control de los precios de las mercaderías para el abasto en el pueblo de Querétaro, a finales del siglo XVI y principios del XVII, *Op. Cit.*, p.

Por lo mismo más adelante Paredes declara que Pátzcuaro se encontraba entre la ruta más frecuentada e importante entre la Ciudad de México, Guadalajara y el noroccidente de la Nueva España , además de que por allí se tenía que pasar para ir a la costa. Esto comprueba por qué Pátzcuaro brilló más que Valladolid en cuestión de tráfico comercial hasta bien entrado el siglo XVII.

Además vemos que tanto su arquitectura como su urbanismo se edificó en torno a lo que la arriería demandó, por ejemplo la mayoría de las casas que estaban ubicadas en alguna de las salidas a estos cuatro caminos, en la planta baja se acondicionaban con locales comerciales y con mingitorios para los arrieros que se presentaran a ellas. Como menciona Espejel Carbajal la misma ciudad conserva un patrón radial relacionado con los viejos caminos, en cada uno de los cuales se encuentra una fuente y (antiguamente ) una cruz o humilladero para uso de los caminantes.<sup>371</sup> Silva Mandujano hace un detallado listado de los mesones con los que contaba la Ciudad de Pátzcuaro en el siglo XVIII.

Tampoco debemos olvidar el papel importante que fungieron los pueblos- hospital creados por Don Vasco de Quiroga y por Fray Juan de San Miguel, los cuales, además de curar a los enfermos se daba posada a los caminantes.<sup>372</sup> Como lo señala la relación del Padre Francisco Ramírez con respecto a los hospitales sobre los cuales apunta:

---

<sup>371</sup> Claudia Espejel Carbajal, *Op. Cit.*, p.2

<sup>372</sup> Alvaro Ochoa S. y Gerardo Sánchez Díaz, *Breve Historia de Michoacán, Op. Cit.*, p.42

Pero en lo que parece se señala más esta gente, es en lo que más resplandeció este santo Prelado, que es la charidad para con los pobres y enfermos, y el cuidado con los hospitales; en los cuales contaré el modo que tienen de probeerlos y servirlos, aunque me detenga, por ser cosa que no he visto en parte de cuanto he andado, sino sola en esta provincia. No hay apenas lugar, por pequeño que sea, que, fuera de tener casa para los pasajeros, particularmente religiosos y sacerdotes, donde se les acude con buena voluntad, en cuanto pueden, no tengan su hospital, que, en lo material, es de lo mexor del lugar, y muchas veces más que todo él, junto con su capilla y retablo y ornamentos. Y, con no tener ninguno de los yndios fundación ni renta alguna, son mexor servidos en su modo que los más aventaxados de España.<sup>373</sup>

La Nao de China, como hemos visto nos heredó algo más que historias qué contar. A través de ella no sólo nos llegaron productos sino que también vinieron hombres dispuestos a transmitir su cultura, sus ideas, sus formas de vida. Finalmente, las rutas de comercio no sólo sirvieron para llevar y traer productos de lugares lejanos porque vemos que las consecuencias fueron más allá de esto al dejar su huella no sólo en México sino también en nuestro estado.

---

<sup>373</sup> "Relación sobre la Residencia de Michoacán hecha por el padre Francisco Ramírez, Michoacán, 4 de abril de 1585" Introducción de Juan Carlos Cortés Máximo, en Revista *Relaciones*, Zamora México, El Colegio de Michoacán, vol. XXIV, núm. 095, 2003, p. 184

## CONCLUSIONES

El proceso en el que los españoles buscaron, encontraron y establecieron una ruta comercial con el oriente asiático fue prolongada y compleja. Fue hasta 1565, después de medio siglo de exploraciones, que Urdaneta encontró el trayecto de tornaviaje de Filipinas a Acapulco.

El circuito español transoceánico se constituyó en función de algunos puertos y ciudades elegidas con estrategia: Sevilla - La Habana – Veracruz - Ciudad de México - Acapulco y Manila. Recorrido en el que la Nueva España quedaba en medio de esa unión de tres continentes, haciendo las veces de “puente” comercial entre Asia y Europa.

Acapulco, fue uno de los enclaves del circuito comercial español transoceánico, obteniendo un peso geopolítico importante durante toda la época colonial.

El *foreland* de Acapulco, así como el de Manila, Sevilla, y Veracruz, fue de los más extendidos que hubo a escala mundial durante los siglos XVI al XVIII y conformó un circuito comercial muy importante.

El caso de Acapulco nos permite atisbar que las inversiones en obras públicas por parte de la corona española hacia sus colonias, fueron escasas y deficientes, aún en aquellas áreas consideradas estratégicas. La inversión en obra pública como la apertura y mantenimiento de los caminos fue mínima, y estos permanecerían en la

región que estudiamos, prácticamente en las mismas condiciones durante todo el periodo colonial.

En el caso particular del puerto de Acapulco, su muy pobre infraestructura urbana correspondió a una política imperial de protección territorial en la cual se buscó la reducción de entradas desde el mar hacia el virreinato novohispano. También por ello se planeó la existencia limitada de puertos relativa y temporalmente habilitados para el comercio transoceánico. Después de cerrado Huatulco, se restringió la apertura de los puertos comerciales novohispanos a dos, el puerto de Veracruz en el Golfo de México, Océano Atlántico y el puerto de Acapulco en el Océano Pacífico.

El puerto de Acapulco tenía una importante población flotante, que llegaba en el invierno, con el arribo del Galeón de Manila. El resto del año tenía una población muy baja de pescadores de origen africano.

Además de la poca habilitación de los puertos comerciales, la corona española tendió a la suspensión de los puertos naturales y el despoblamiento de los asentamientos costeros, como estrategia de protección de la costa occidental novohispana contra la entrada de piratas ingleses, franceses y holandeses. Esto tendría efectos a largo plazo en la organización del territorio costero del virreinato.

La selección del puerto de Acapulco para comunicar al virreinato en su extensa costa del Pacífico y para el comercio con Asia, se debió a que contaba con cualidades políticas y geográficas que otros puertos novohispanos como Navidad, Huatulco, Tehuantepec y Zacatula no tuvieron. Entre estos beneficios estaban sus cualidades

oroográficas e hidrográficas. Más determinante fue su cercanía a la Ciudad de México, su pertenencia a la audiencia de México y la ausencia de grupos de poder local y regional que restaran protagonismo al Consulado de Comerciantes de la Ciudad de México.

La creación de una legislación que ordenara el comercio de la Nao de China, se fue dando paulatinamente. Durante el siglo XVI se expidieron cuatro ordenanzas, en los años de 1587, 1590, 1591 y 1593. En ellas encontramos regulaciones muy generales para un comercio tan complejo y codiciado, como por ejemplo, el que Acapulco sería el único puerto que recibiese las mercancías chinas, que se habrían de fletar sólo dos flotas anuales; que debían cargar a lo más 300 toneladas y que en este comercio no debía participar ninguna persona del virreinato del Perú. De estas cuatro especificaciones que establecieron las diversas ordenanzas, se cumplió la de las dos flotas anuales pues los demás aspectos fueron constantemente violados.

La fragilidad de las reglamentaciones permitió desde recién inaugurado el comercio de la Nao, el contrabando de mercancías que no eran registradas en Filipinas y que se bajaban en distintos puntos de la costa que se encontraban entre Navidad y Acapulco.

Existieron en la costa del Pacífico Sur novohispano, cinco puntos de penetración desde donde se establecieron rutas hacia el interior del virreinato, siguiendo a menudo el cauce de los ríos. Por esos caminos se filtrarían productos y costumbres orientales hacia la región centro y sudoccidental de la Nueva España. Estos cinco puntos

costeros de entrada de productos serán: Navidad, Cuyutlán, Zacatula, Zihuatanejo y finalmente Acapulco.

La primer entrada se introdujo por el puerto de Navidad, que era desde donde se avisaba a la Ciudad de México de la llegada del galeón a costas novohispanas. El segundo punto de penetración fue por Cuyutlán en Colima que estuvo muy relacionado con el comercio de la sal desde tiempos prehispánicos, además encontramos que en esta región fue donde se estableció la mayor población de "indios chinos" y por tanto tradiciones íntegramente filipinas. Una tercer posición la ubicamos en Zacatula, el primer punto michoacano desde donde se introdujeron productos chinos hacia el interior de la Provincia de Michoacán atravesando zonas fisiográficas muy desiguales como la depresión del balsas y el eje volcánico transversal. Zacatula estuvo muy conectada con la ruta o camino de la costa en la que encontramos importantes puntos costeros como Maruata, Cachán, Tacticla y Motin. La cuarta entrada fue Zihuatanejo, probablemente la más importante para el contrabando de comerciantes michoacanos los cuales ingresaban por el sureste de Michoacán y el noroeste de Guerrero. La última y la única legal fue Acapulco la cual fue la que tuvo un camino muy distinto por dirigirse casi en línea recta desde el puerto a la Ciudad de México.

Las singulares características del puerto de Acapulco, hicieron que su *hinterland* o zona de influencia tierra adentro estuviera definido por la gran atracción de la Ciudad de México y su cauce marcado hacia Veracruz y Sevilla, pero por otro lado, en cuanto al impacto del puerto en la región centro occidente novohispano, este no se daría de manera directa radiando desde Acapulco hacia la región, sino penetrando por los

puertos naturales y por los cauces de los ríos que se encontraban entre el Puerto de la Navidad, donde bajaba el *aviso* del galeón, y Acapulco, el puerto de destino.

Un cruce de caminos para cada una de estas rutas fue Pátzcuaro. Fue un enclave importante en la región sudoccidental de la Nueva España. A pesar de que a finales del siglo XVI Pátzcuaro perdió la capitalidad de la Provincia de Michoacán, no perdió nunca la importancia regional que tenía desde tiempos prehispánicos y que se reforzó cuando fungió como capital provincial.

En la década de 1590 encontramos a varios mercaderes como Hernando de Castañeda, Gabriel Henríquez de Mendoza y Francisco Rodríguez, comerciando con productos chinos en Pátzcuaro, artículos que seguramente pasaron por algunas de las entradas costeras mencionadas.

Por los cinco puntos de penetración entre Navidad y Acapulco, se introdujeron hacia el virreinato novohispano, personas, productos y costumbres del oriente de Asia, que se asimilaron, con mayor o menor permanencia, a la cultura, a la economía y al territorio del México colonial.

## FUENTES Y BIBLIOGRAFIA

### ARCHIVO

#### ARCHIVO HISTORICO DE LA CIUDAD DE PATZCUARO

AHCP, cj.3 Bis, Exps. 50, 66 y 67

AHCP, Cj. 5, Exps. 1, 26, 47, 75 y 90

AHCP, Cj. 131.6., (SP 112)

### DOCUMENTOS IMPRESOS

- “Copia de carta del P. Martín de Rada al Virrey de México, dándole importantes noticias sobre Filipinas.” Cebú, 8 de julio de 1569. AGI, Aud. de Filipinas, 79; 2 hs. fol.; copia. [www.upf.edu/fhuma/eeao/projectes/che/s16/rada1569.htm](http://www.upf.edu/fhuma/eeao/projectes/che/s16/rada1569.htm)

- PAREDES Martínez, Carlos (ed.), *Y por mí visto, Mandamientos, Ordenanzas, licencias y otras disposiciones virreinales sobre Michoacán en el siglo XVI*, México, CIESAS/ UMSNH, 1994.

- “Real cédula de su Magestad en que manda, que no vayan Navios desde el Peru y Tierra Firme a la China e Islas Filipinas, ni se traygan de ellos ni de Nueva España a estos Reynos mercancias algunas a la China expedida en Madrid à 11 de Enero de 1593”. Archivo del Museo Naval. Colección Fernández Navarrete, Nav., XVIII, fol. 298,

Localización y transcripción: Guillermo Martínez Taberner. <http://www.upf.edu/fhuma/eeao/projectes/che/s16/felipe.htm>

- Relación sobre la Residencia de Michoacán hecha por el padre Francisco Ramírez, Michoacán, 4 de abril de 1585” Introducción de Juan Carlos Cortés Máximo, en *Relaciones*, Zamora México, El Colegio de Michoacán, vol. XXIV, núm. 095, 2003, pp. 165-198.

## HEMEROGRAFIA

- AGUILERA Isidro, “La casa y Maque” en *El Quehacer de Un Pueblo*, Artesanías de Michoacán, Morelia Casa de las Artesanías de Michoacán, 2002.

- COMMONS Aurea, “Extensión territorial del Reino de Michoacán”, *Boletín del Instituto de Geografía*, UNAM, México, Vol. III, 1970, pp. 74- 89.

- CARRERA Stampa Manuel, “Las ferias Novohispanas”, en *Historia Mexicana*, El Colegio de México, Vol. II, No. 3, (7), enero- marzo, 1953.

- \_\_\_\_\_, “La Nao de China” en *Historia Mexicana* 33, 28 de abril de 1975.

- CASTRO G. Felipe, “Honor y deshonor en una ciudad provinciana. La curiosa vida y escandalosas acciones de Agustín Moreno de Nava”, en *Estudios de Historia Novohispana*, México, Vol. 23, UNAM, 2000.

- CRUZ Barney Oscar, "El vino y el derecho: la regulación jurídica de la producción, comercio y consumo del vino en México (1529-1888), " en *Anuario Mexicano de Historia del Derecho*, México, IIJ, UNAM, Vol. XVI, 2004
  
- CHAUNU Pierre, "Veracruz en la segunda mitad del siglo XVI y primera del XVII", *Historia Mexicana* 36, El Colegio de México, Vol. IX, num., 4, abril- junio, 1960.
  
- ETTINGER McEnulty Catherine R. (Coord.), *Arquitectura y Urbanismo, nuevas perspectivas*, México, División de Estudios de Posgrado de la Facultad de Arquitectura, UMSNH, 2004.
  
- FOURNIER Patricia, "Arqueología de los caminos prehispánicos y coloniales", en *Arqueología Mexicana Rutas y caminos en el México Prehispánico*, México, Vol. XIV, núm. 81, septiembre- octubre de 2006.
  
- GALICIA Rojon, Santiago, "La artesanía del maque", *Azul y Verde, Turismo, Arte y Cultura*, Morelia Michoacán, Año 1, núm. 4, febrero, p. 24.
  
- GARCÍA Martínez Bernardo, "Rutas y caminos en el México prehispánico" en *Arqueología Mexicana "Rutas y caminos en el México Prehispánico"*, México, Vol. XIV, Núm. 81.

- GÓMEZ Amador Adolfo, "La influencia filipina en la arquitectura del Occidente Mexicano", Tercera parte, *Revista Filipina*, Tomo IV, No. 2, Otoño 2000, Revista en medio electrónico de Canadá: <http://members.aol.com/efaro26164/colima.html>

- JIMÉNEZ Gómez Juan Ricardo, "El alcalde Mayor y el control de los precios de las mercaderías para el abasto en el pueblo de Querétaro, a finales del siglo XVI y principios del XVII", *Memorias del Segundo Congreso de Historia Económica, Simposio 8, "El consumo en la historia de México, siglos XVI al XIX"*, México, UNAM, 2004.

- LENKERSDORF Gudrun, "La carrera por las especias", en *Historia Novohispana*, UNAM, vol. 17, México, 1997.

- ORTIZ Díaz Edith, "Caminos y rutas de intercambio prehispánico", en *Arqueología Mexicana, Rutas y caminos en el México Prehispánico*, México, Vol. XIV, núm. 81, septiembre- octubre de 2006.

- ORTÍZ Treviño Gerardo, "El Tercer Concilio Provincial Mexicano, o cómo los obispos evadieron al Real patronato Indiano", México, IIJ/UNAM, vol. XV, 2003, en Biblioteca Jurídica Virtual <http://www.juridicas.unam.mx/publica/rev/hisder/cont/15/cnt/cnt5.htm#N25>

- ORTUÑO SÁNCHEZ Pedreño José María, "Las pretensiones de Hernán Cortés en el Mar del Sur. Documentos y Exploraciones", *Anales del derecho*, Universidad de Murcia, Núm. 22, 2004, p. 318.
  
- PADILLA Susana, "La influencia de Vasco de Quiroga en las artesanías del Estado de Michoacán", *Boletín del Instituto de Geografía*, UNAM, México, Vol. III, 1970, pp. 66-73.
  
- POLLARD Helen Perlstein, "El imperio Tarasco en el mundo mesoamericano", en *Relaciones*, México, El Colegio de Michoacán, No. 99, Vol. XXV, Verano 2004.
  
- SOLÍS Felipe y GALLEGOS Angel, "Un reino entre lagos y montañas", *Pasajes de la Historia*, No. 8 Tariácuri y el reino de los purépechas, enero 2003.
  
- VALLE Pavón, Guillermina del, "Los privilegios corporativos del Consulado de Comerciantes de la Ciudad de México", *Historia y Geografía*, Universidad Iberoamericana, Núm. 13, 1999, pp. 203- 223.
  
- VÁZQUEZ Vázquez Elena, "Estudio Geográfico, histórico y económico", en *Investigaciones Geográficas*, México, Abril, Num. 050, Instituto de Geografía, UNAM, 2003, pp. 92- 120.
  
- VELÁZQUEZ María del Carmen, "La Navegación Transpacífica" en *Historia Mexicana*, México, Vol. XVIII, Octubre- diciembre 1968, Núm. 2.

- YARZA de la Torre Esperanza, "Los volcanes del Sistema Volcánico Transversal", en *Investigaciones Geográficas*, Boletín del Instituto de Geografía, México, UNAM, número 050, 2003.

## **BIBLIOGRAFIA**

- AMAYA Topete Jesús, *Atlas Mexicano de la Conquista*, Fondo de Cultura Económica, México, 1958.

- ARMELLA Benitez y Denegre Hernández (comp.), *El Galeón del Pacífico, Acapulco-Manila 1565- 1815*, México, Gobierno Institucional del Estado de Guerrero, 1992.

- AZEVEDO Salomao Eugenia María, "Las Ideas, los personajes y la concreción del espacio habitable en Michoacán virreinal" en *Arquitectura y Urbanismo, nuevas perspectivas*, Ettinger McEnulty Catherine R. (Coord.) México, División de Estudios de Posgrado de la Facultad de Arquitectura, UMSNH, 2004.

- BERNAL Rafael, *México en Filipinas*, Estudio de una transculturación, UNAM, 1965.

- BERNABEU Salvador, *El Pacífico Ilustrado: del lago español a las grandes expediciones*, Madrid, Mapfre, 1992.

- BERTHE Jean -Pierre, *Las Nuevas Memorias del Capitán Monségur*, México, UNAM, 1994.

- BOEHM de Lameiras Brigitte, Grerardo Sánchez Díaz (coords.), *Michoacán desde Afuera, Vista por algunos de sus ilustres visitantes extranjeros, siglos XVI al XIX*, México, Colegio de Michoacán/ Gobierno del Estado de Michhoacán/ Instituto de Investigaciones Históricas UMSNH, 1995.
  
- BONAVIT Julián y Treviño Carlos, *Breve guía historia de la Ciudad de Pátzcuaro*, México, Escuela Industrial Militar, 1908.
  
- BRAVO Ugarte José, *Historia Suscinta de Michoacán*, Morelia, Michoacán, Morevallado Editores, 1993.
  
- BORAH Woodrow, *Comercio y Navegación entre México y Perú en el siglo XVI*, “Serie Historia del Comercio Exterior de México 2”, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975.
  
- CABRERA V. María del Refugio y Pérez González Benjamín, *El Estado Púrhepecha y sus fronteras en el siglo XVI*, Morelia Michoacán, Gobierno del Estado de Michoacán/ Instituto Michoacano de Cultura, 1991.
  
- CALVO Tomás, *Por los Caminos de Nueva Galicia: Transportes y Transportistas en el siglo XVII*, “Colección de Documentos para la Historia de Jalisco”, México,

Universidad de Guadalajara/ Centre Français d'études Mexicaines et Centraméricaines, 1997.

- CARRERA Stampa Manuel, "El galeón de Manila y la feria de Acapulco" en *Guerrero Textos de su Historia*, ILLADES Carlos, Ortega Martha(comp.), México, Instituto Mora, Gobierno del Estado de Guerrero, 1989

- CARRILLO Cázares, Alberto, *Michoacán en el otoño del siglo XVII*, Zamora, El Colegio de Michoacán, Gobierno del estado de Michoacán, 1993.

- \_\_\_\_\_, *Partidos y Padrones del Obispado de Michoacán, 1680-1685*, México, El Colegio de Michoacán/ Gobierno del Estado de Michoacán, 1996.

- CASTELLÓ Iturbide Teresa, *Pátzcuaro, cedazo de recuerdos*, Pátzcuaro, Hurtado, 1983.

- CRUZ Guerrero Gemma, Barrón Soto Cristina (ed.), *El galeón de Manila. Un mar de Historias*, Primeras Jornadas Culturales Mexicano- Filipinas, México, JGH Editores, 1997.

- CUEVAS Mariano, *Historia de la Iglesia en México*, t. II, México, Porrúa, 1992.

- \_\_\_\_\_, *Monje y Marino, La vida de los tiempos de Fray Andrés de Urdaneta*, México, Galatea, 1943.

- CHAUNU Pierre, *Las Filipinas y el Pacífico de los Ibéricos, s. XVI, XVII y XVIII*, México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1974.
  
- DÍAZ-MARTA Manuel, "Rutas marítimas y puertos durante la etapa colonial", en: *Vías de Navegación y Puertos Históricos en América*, T. 3, Madrid, Instituto de la Ingeniería de España/ Editorial Doce Calles, 1998
  
- DÍAZ Trechuelo Lourdes, *Filipinas, la gran desconocida (1565-1898)*, Pamplona, España, Universidad de Navarra, 2001.
- \_\_\_\_\_, "Legazpi y la integración de Filipinas en el Imperio de Ultramar", en *Filipinas puerta de Oriente, de Legazpi a Malaspina*, Madrid, Sociedad Estatal para la Acción Cultural Exterior, 2003.
  
- DURSTON W. John, *Organización social de los mercados campesinos en el centro de Michoacán*, México, Dirección General de Publicaciones del CONACULTA/ Instituto Nacional Indigenista, 1976.
  
- ESPEJEL Carbajal Claudia, *Caminos de Michoacán... y pueblos que voy pasando*, "Colección Científica", México, Instituto Nacional de Antropología e Historia/ Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1992.
  
- FARÍAS Escalera Eurné, *Los Hawkins: pioneros de la piratería inglesa en América*, tesis para obtener grado de Licenciatura, Facultad de Historia, UMSNH, 2002.

- FERNÁNDEZ Justino, *Pátzcuaro*, México, Publicaciones de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público/Talleres de impresión de Estampillas y Valores, 1936.
  
- FLORES Félix Rogelio, *Alternativas tecnológicas del cocotero de Asia- Pacífico, ventaja competitiva para el cocotero en México*, tesis para obtener grado de Doctor en Ciencias, Area Relaciones Internacionales Transpacíficas, Facultad de Economía, Centro Universitario de Estudios e Investigaciones sobre la Cuenca del Pacífico, Universidad de Colima, 2006.
  
- GERHARD Peter, *Geografía Histórica de la Nueva España 1519- 1821*, México, UNAM, 2000.
  
- \_\_\_\_\_, *Pirates in the West Coast of New Spain*, Glendale, CA, 1960.
  
- GONZÁLEZ Galván Manuel, *Arte Virreinal en Michoacán*, México, Frente de Afirmación Hispanista, 1978.
  
- GONZÁLEZ Sánchez Isabel, *El Obispado de Michoacán en 1765*, México, Comité Editorial del Gobierno de Michoacán, 1985.
  
- GUIMERA Agustín y ROMERO Dolores (ed.), *Puertos y Sistemas Portuarios (Siglos XVI al XX)*, Actas del Coloquio Internacional “El Sistema Portuario Español”, Madrid, CEDEX, CEHOPU, CSIC, 1995.

- GORBEA Trueba José, *El Fuerte de San Diego en Acapulco*, Guerrero, “Guía Oficial”, México, INAH, 1960.
  
- GONZALEZ Tascón Ignacio, *Ingeniería española en Ultramar, s. XVI- XIX*, 2 vols, España, CEHOPU, CEDEX, 1992.
  
- HARING Clarence, *Comercio y Navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, México, FCE, 1979.
  
- HASSIG Ross, *Comercio, Tributo y Transportes, la economía política del Valle de México en el siglo XVI*, México, Alianza Editorial Mexicana, 1990.
  
- HERNÁNDEZ Jaimes Jesús, “El comercio del algodón en las cordilleras y costas de la Mar del Sur de Nueva España en la segunda mitad del siglo XVIII, en Mercaderes, comercio y consulados de nueva España en siglo XVIII, Guillermina del Valle Pavón (coord.), México, Instituto de Investigaciones José María Luis Mora, 2003.
  
- HUMBOLDT Alejandro de, *Ensayo Político sobre el Reino de la Nueva España*, Porrúa, México, 1991.
  
- ILLADES Carlos, *Breve Historia de Guerrero*, “Serie Breves Historias de los Estados de la Republica”, México, FCE/ Colegio de México, 2000.
  
- ITA Lourdes de, “Los puertos novohispanos durante los Habsburgo: su papel en los circuitos comerciales mundiales y sus efectos en la organización espacial”, Manuscrito a ser publicado por la Asociación Española de Americanistas.

- \_\_\_\_\_, "Los puertos novohispanos, su hinterland y su foreland durante el siglo XVI", en: Marco Antonio Landavazo, (Coord.), *Territorio, Frontera y Región en la Historia de América*, Editorial Porrúa/UMSNH, México, 2003.
- \_\_\_\_\_, *Viajeros Isabelinos en la Nueva España*, México, FCE/UMSNH, 2001.
  
- LECHUGA Ruth, "Lugares y formas de la laca" en *Lacas de México*, Colección "Uso y Estilo", México, Museo Franz Mayer/ Artes de México, 2003.
  
- LECOIN Sylvie, "Intercambios, movimientos de población y trabajo en la Diócesis de Michoacán en el siglo XVI, (Un aspecto de las Relaciones Geográficas)", en *Movimientos de Población en el Occidente de México*, Tomás Calvo y Gustavo López (coords.), México, El Colegio de Michoacán/ Centre D'études mexicaines et Centraméricaines, 1988.
  
- LEÓN P. de Francisco, *Los esmaltes de Uruapan*, México, Innovación, 1984.
  
- LEONARD Irving A., *Viajeros por la América Latina Colonial*, México, FCE, 1992.
  
- LÓPEZ Sarrelangue Delfina Esmeralda, *La nobleza indígena de Pátzcuaro en la época virreinal*, Morelia, Morevallado Editores, 1999.
  
- MACÍAS Pablo, *Pátzcuaro*, Gobierno del Estado de Michoacán, 1978.

- CORRALES Eloy Martín, “La proyección mediterránea del sistema portuario español, siglos XVI- XVIII”, en: Agustín Guimerá y Dolores Romero, (coordinadores.), *Puertos y Sistemas Portuarios (siglos XV al XX)*, Actas del Coloquio Internacional “El Sistema Portuario Español”, Madrid, CEDES/ CEHOPU/ CSIC, 1996.
  
- MARTINEZ López Cano María del Pilar y Guillermina del Valle Pavón (coords.), *El Crédito en la Nueva España*, México, Instituto Mora/ El Colegio de Michoacán/ El Colegio de México/ Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM, 1998.
  
- MARTÍNEZ Peña, Porfirio, *Arte Popular y artesanías artísticas en México*, “Colección Lecturas mexicanas”, México, SEP, 1988.
  
- MARTINEZ Shaw Carlos (comp.), *Sevilla, siglo XVI, El corazón de las riquezas del mundo*, Madrid, Alianza Editorial, 1993.
  
- MAZÍN Gómez Oscar, *El Gran Michoacán 1759- 1769*, Michoacán, El Colegio de Michoacán/ Gobierno del Estado de Michoacán, 1986.
  
- MEDINA González Isabel, “¿maque prehispánico? una antigua discusión”, en *Lacas de México*, Colección “Uso y Estilo”, México, Museo Franz Mayer/ Artes de México, 2003.
  
- MONGE Fernando y del Olmo Margarita, “Un contexto de análisis para el concepto de ciudad portuaria: las ciudades americanas en el Atlántico”, Agustín Guimerá y Dolores Romero, (coordinadores.), *Puertos y Sistemas Portuarios (siglos XV al XX)*, Actas del

Coloquio Internacional "El Sistema Portuario Español", Madrid, CEDES/ CEHOPU/ CSIC, 1996.

- MORENO Toscano Alejandra y Florescano Enrique, *El Sector externo y la organización espacial y regional de México, (1521- 1910)*, Puebla, Universidad Autónoma de Puebla, 1977 y Pedro Pérez Herrero , *Comercio y mercados en América Latina Colonial*, Madrid, Mapfre, 1992.

- OCHOA S. Alvaro y Sánchez Díaz Gerardo, *Breve Historia de Michoacán*, "Serie Breves Historias de los Estados de la República Mexicana", México, FCE/ Colegio de México, 2003.

- \_\_\_\_\_, *Relaciones y Memorias de la Provincia de Michoacán 1579- 1581*, Morelia, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 1985.

- OLIVA Melgar José María, "Puerto y puerta de las Indias" en *Sevilla s. XVI, el corazón de las riquezas del mundo*, Carlos Martinez Shaw (comp.), Sevilla, siglo XVI, Madrid, Alianza Editorial, 1993.

- OLVEDA Jaime, "La Navidad, el comercio y la penetración filipina" en *Los Puertos Noroccidentales de México*, México, Colegio de Jalisco/ Universidad de Colima, 1994.

- OSEGUERA Parra David, "La cocina colimense. El menú, muestrario de la cultura regional", en *Estudios sobre las culturas contemporáneas*, Colima México, Universidad de Colima, año/vol. 1, nú. 002, diciembre 1995.

- OTEIZA Iriarte Tomás, *Acapulco: ciudad de las Naos de Oriente y de las sirenas modernas*, México, Casa Ramírez Ed., 1965.
  
- Paredes Martínez Carlos, "El mercado de Pátzcuaro y los mercaderes tarascos en los inicios de la época colonial" en *Historia y Sociedad, Ensayos del Seminario de Historia Colonial de Michoacán*, México, UMSNH/ Instituto de Investigaciones Históricas/ CIESAS, 1997.
  
- \_\_\_\_\_, "El tributo Indígena", *Michoacán en el siglo XVI*, Colección "Estudios Michoacanos" VII, México, Fimax Publicistas, 1984.
  
- PERCHERON Nicole, "Colonización española y despoblación de las comunidades indígenas. La catástrofe demográfica entre los indios de Michoacán en el siglo XVI, según las Relaciones geográficas de las indias, 1579- 1582", en *Movimientos de población en el occidente de México*, Tomás Calvo y Gustavo López (ccords.), México, El Colegio de Michoacán/ CEMCA, 1988.
  
- PÉREZ Carrillo Sonia y Rodríguez de Tembleque Carmen, "Influencias orientales y europeas", en *Lacas de México*, Colección "Uso y Estilo", México, Museo Franz Mayer/ Artes de México, 2003.
  
- PARRY J. H., *El descubrimiento del mar*, México, Grijalbo/ CONACULTA, 1991.

- PÉREZ Elías Antonio, “Los caminos antiguos” en *Los caminos mexicanos*, México Secretaría de Obras Públicas, 1964.
  
- PEREZ Hernández José María Gral., *Diccionario Geográfico, estadístico, Histórico, Biográfico, de Industria y Comercio de la República Mexicana*, T. I, México, Imprenta del Cinco de Mayo, 1874.
  
- PÉREZ Herrero Pedro, *Comercio y mercados en América Latina Colonial*, Madrid, Mapfre, 1992.
  
- PRIETO Carlos, *El Océano Pacífico, navegantes españoles del siglo XVI*, Madrid, Edición de la Revista de Occidente de Madrid, 1972.
  
- RAMÍREZ Romero, Esperanza, et. al., *Catálogo de monumentos y sitios de la región lacustre*, Tomo I, Pátzcuaro, Morelia, Gobierno del estado de Michoacán, Universidad Michoacana de San nicolás de Hidalgo , 1986.
  
- REA Alonso de la, *Crónica de la orden de San Pedro y San Pablo de Michoacán*, “Colección Grandes Crónicas Mexicanas”, México, Editorial Academia Literaria, 1991.
  
- REYES Garza Juan Carlos, “El oro blanco de Cuyutlán” en *Colima*, México, Artes de México, Núm. 57, año 2001.
  
- ROMERO de Terreros Manuel, *El arte en México durante el Virreinato, Resumen Histórico*, México, Editorial Porrúa, 1951.

- ROBLES Vito Alessio, *Acapulco, Saltillo y Monterrey en la historia y la leyenda*, México, Porrúa, 1978.
  
- ROMERO José Miguel, *Breve Historia de Colima*, "Serie Breves Historias de los Estados de la República Mexicana, México, Colegio de México/ FCE/ Fideicomiso Historia de las Américas, 1994.
  
- SALAS León Antonio, *Pátzcuaro cosas de antaño y de hogaño*, Morelia, Talleres de la Editorial Cantera, 1956.
  
- SALES Colín Ostwald, *El Movimiento Portuario de Acapulco, el protagonismo de la Nueva España en la relación con Filipinas, 1587- 1648*, México, Plaza y Valdés, 2000.
  
- SÁNCHEZ Díaz Gerardo, *La Costa de Michoacán, economía y sociedad en el siglo XVI*, Morelia Michoacán, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo/ Instituto de Investigaciones Históricas/ Morevallado Editores, 2001.
  
- SANTIAGO Cruz Francisco, *La Nao de China*, México, Ed. Jus, 1962.
  
- STANISLAWSKI Dan, *The Anatomy of Eleven Towns in Michoacán*, Austin, The University of Texas Press/ Institute of Latin-American Studies, 1950.

- SCHURTZ William Lytle, *El Galeón de Manila*, Madrid, Editorial de Cultura Hispánica/ Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1992.
  
- SERRERA Ramón María, "El Camino de la China" en *Filipinas, Puerta de Oriente, de Legazpi a Malaspina*, Madrid, SEASEX, 2003.
  
- THIELE Eva Maria, *El Maque, estudio histórico sobre un bello arte*, Morelia, Instituto Michoacano de Cultura/ Casa de las Artesanías/ Fondo para actividades sociales y culturales de Michoacán, 1982.
  
- TORRE Villar Ernesto de la (coord.), *Instrucciones y Memorias de los Virreyes Novohispanos*, T. 1, México, Editorial Porrúa, 1991.
  
- TOUSSAINT, Manuel, *Arte Colonial en México*, 5ta edición, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Estéticas, 1990.
  
- \_\_\_\_\_, *Pátzcuaro*, México, Universitaria, 1992.
  
- UEKI Kato Bunso, *Rivalidad comercial y exploraciones en la cuenca del Pacífico durante el virreinato*, Tesis de Maestría, Inédito, UNAM / Dirección de Estudios de Posgrado / FFyL, 1994.
  
- VACA P. J., "Hacia una visión panorámica de Colima en el siglo XVIII" en *475 aniversario de la fundación de la Villa de Colima, nueve charlas sobre un origen común*, Colima, Gobierno del Estado de Colima/ Secretaría de Cultura, 2001.

- VALDES Lakowsky Vera, "La plata, eslabón de las relaciones México- Filipinas" en Gemma Cruz Guerrero, Cristina Barrón Soto (ed.), *El galeón de Manila. Un mar de Historias*, Primeras Jornadas Culturales Mexicano- Filipinas, México, JGH Editores, 1997.
  
- VALLE Pavón Guillermina (coord), *Mercaderes, comercio y consulados en la Nueva España en el siglo XVIII*, colección "Historia Económica", México, Instituto Mora, 2003.
- \_\_\_\_\_, "El Camino de Orizaba y el mercado del oriente, Sur y Sureste de la Nueva España a fines del periodo colonial", en Carlos Serrano Sánchez y Agustín García Marquez (coords.), *El Valle de Orizaba, textos de Historia y Antropología*, México, Instituto de Investigaciones Antropológicas, UNAM, H. Ayuntamiento de Orizaba, Museo de Antropología de la Universidad Veracruzana, 1999.
  
- *Vías de Navegación y Puertos Históricos de América*, t. 3, Instituto de Ingeniería de España, Ed. Doce Calles, 1998.
  
- WARREN J. Benedict, *Estudios sobre el Michoacán Colonial*, los inicios, "Colección Historia Nuestra", México, Instituto de Investigaciones históricas/ UMSNH/ Fimax Publicistas Editores, 2005.
  
- WIDMER Rolf, *Conquista y despertar de las costas del Mar del Sur*, (1521- 1684), México, CONACULTA, 1990.

- WECKMANN Luis, *La herencia medieval de México*, México, COLMEX/FCE, 1996.
  
- WILLIAMS Eduardo, *La sal de la tierra*, México, El Colegio de Michoacán/ Secretaría de cultura del estado de Jalisco, 2003.
  
- YUSTE Carmen, *El Comercio de la Nueva España con Filipinas, 1590- 1785*, “Colección Científica”, México, INAH, 1984.
  
- \_\_\_\_\_, en *El galeón de Manila. Un mar de Historias*, Gemma Cruz Guerrero, Cristina Barrón Soto (ed.), Primeras Jornadas Culturales Mexicano-Filipinas, México, JGH Editores, 1997.
  
- ZAMBRANO González María de los Angeles, *Capillas de visita agustinas en Michoacán (1537- 1770)*, Morelia, UNiversidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 1999.

