

ria no tanto de lo visto como de la manera de mirar: una historia de una mirada meticulosa, exacta,

selectiva, desdeñosa. Una historia que roza la ficción al relatarnos algo de las pasiones, de las obsesio-

nes de estos inusitados académicos, los hombres entregados a la ciencia en el Siglo de las Luces.

El puente de azogue

Eduardo Flores

Mervyn Francis Lang, *Las flotas de la Nueva España (1630-1710), despacho, azogue, comercio*, Sevilla-Bogotá, Muñoz Moya Editor, 1998, 352 pp.

Las revelaciones contenidas en el libro del doctor Mervyn Lang provocarán en poco tiempo la revisión de algunos problemas historiográficos del siglo XVII que se consideraban ya resueltos. Nos referimos principalmente a una nueva interpretación sobre las relaciones político-económicas entre la metrópoli y la colonia. Lang expone con detalle un conjunto de hechos poco conocidos sobre la administración española y los problemas más inmediatos que se derivaron del comercio del azogue o mercurio, teniendo en cuenta su repercusión en la economía novohispana.

Como es bien conocido, desde el siglo XVI el azogue era un insumo clave de la metalurgia de la plata americana. De hecho el azogue se convirtió en un elemento casi insustituible debido a las condiciones físicas de los minerales extraídos, es decir, baja ley y escasez de recursos energéticos. A diferencia del virreinato de Perú, que contaba con las minas de azogue de Guancavelica, Nueva España carecía de una fuente de abastecimiento local que pudiera satisfacer su alta demanda. Por esta razón, la producción de azo-

gue español fue acaparada, casi de forma exclusiva, por el mercado novohispano a lo largo del periodo colonial. De forma paralela, dicho comercio se convirtió en un mecanismo que ayudó a reforzar los lazos de dependencia entre España y México.

Cabe mencionar que no es la primera vez que el autor aborda este tipo de problemática. Hace un par de décadas, publicó el libro titulado *El monopolio estatal del mercurio en el México colonial (1550-1710)*. En ese entonces, Lang analizó de forma exhaustiva las estructuras administrativas, las fuentes de abastecimiento, el proceso de distribución, las condiciones del mercado y hasta los problemas de la producción local del azogue, el cual era vital para refinar los metales preciosos. Una de sus mayores preocupaciones en ese trabajo, que la comparte con el que hoy reseñamos, era el estancamiento de la economía novohispana durante el siglo XVII, mejor conocido como el siglo de la depresión.

Pero navegando contra corriente, Lang explicó con toda claridad que la escasez de azogue era un factor clave para entender dicho estancamiento, ya que, según el autor, la carencia de este insumo

impidió la exploración de nuevas vetas, alentando las de las antiguas minas cuya productividad iba en descenso; al mismo

tiempo, la escasez de mercurio convirtió el beneficio de la plata en una actividad estacional, debilitando así su ventana natural sobre la agricultura como primera actividad económica.

Además, señaló que los problemas del abastecimiento del mercurio daban una pista para identificar los cambios sufridos por las estructuras económicas del México colonial.

En cambio podemos considerar a *Las flotas de Nueva España (1630-1710)* como un libro de viaje, pero no por ello queremos minimizar su importancia, sino que creemos que construye un puente entre las minas de azogue de Almadén, localizadas en la región de la Mancha, y las minas de metales preciosos americanas, principalmente las de Nueva España. A partir del estudio de este vínculo ha sido posible reconstruir uno de los primeros circuitos comerciales a nivel internacional, el cual se caracterizó por su complejidad y larga permanencia. Esta situación ha brindado la oportunidad de conocer con la profundidad debida la intervención de la corona en la economía, destacando su papel como empresario minero, transportista y recaudador fiscal. Al otro lado del océano, continuaba el proceso; por tal motivo, el puente del azogue nos ha permitido distinguir el movimiento de la economía novohispana, las múltiples relacio-

nes comerciales, el control estatal y el desarrollo de la industria minera.

La minería de la Mancha guardó cierta similitud con la minería americana. Existen diversos testimonios en el archivo histórico de la compañía de Almadén, conservado en el Archivo Histórico Nacional (Madrid), donde se muestra claramente que la corona no sólo exportó azogue. Con esto queremos decir que el proceso productivo, las técnicas utilizadas, las relaciones de producción, los sistemas de pago y aun el trabajo forzado fueron trasladados a las minas americanas. De hecho, la administración española recogió en gran medida su experiencia tanto positiva como negativa y la implantó en el Nuevo Mundo.

Lang analiza de forma cuidadosa la ruta que sigue al azogue desde la salida de las minas de Almadén hasta llegar a los puertos españoles de Cádiz y San Lucas de Barrameda. Durante este trayecto, el lector puede conocer todos los problemas que se derivaban del transporte terrestre del mercurio, el cual era conducido en frágiles bolsas de cuero que causaban un sinnúmero de derrames y evaporaciones. En general, los transportistas realizaban la operación por medio de carretas y recuas, pero el autor nos hace centrar la atención en el desfase existente entre los calendarios establecidos por la corona y los tiempos reales en que se efectuaba el trayecto.

Una vez que el azogue era concentrado en Sevilla, afloraban todos los intereses involucrados en su comercialización. Desde los comerciantes del Consulado, pasando por los funcionarios reales, los transportistas y hasta los cargadores pretendían todos maximizar sus utilidades y, por lo tanto, entorpecían el que las flotas salieran a tiempo, ya que ello implicaba la nego-

ciación entre todos estos grupos y ello hacía casi imposible el transporte de este insumo vital. A este tipo de barreras podríamos añadir la desorganización en el resguardo, el retraso en el abasto de pertrechos, la competencia comercial. Y, como dice Lang, la falta de un sistema financiero viable fue el mayor estorbo al eficaz funcionamiento del sistema de flotas en esta época, pues reflejó el desorden hacendístico de la administración española, con lo cual se agravó la decadencia de la construcción naval. La dependencia de recursos financieros permitió cada vez más la participación de los comerciantes extranjeros en la carrera de las Indias.

Con el fin de tener una idea clara sobre la organización de las flotas, Lang nos expone, de una manera por demás amena, cuál era el tipo de embarcaciones que se utilizaban para la travesía marítima y en qué medida fueron modernizándose. Un ejemplo que ilustra las dificultades que tenían los marinos para maniobrar nos lo proporciona Fernando Serrano Mangas, quien afirma que

en la primera mitad del siglo XVII, aún levantaban los galeones enormes castillos y alcázares para alojamiento de artillería e infantería, impidiendo estas voluminosas superestructuras recibir el aire y maniobrar a la perfección. Por las décadas de 1660 y 1670 empiezan a disminuir las superestructuras de popa y casi desaparecen las de proa.

En ese sentido, se conforma la apreciación de Lang de que no se utilizaban barcos idóneos para el transporte, ya que el tamaño de la flota condicionaba su dificultad para salir, cruzar el océano y llegar íntegra a Veracruz.

A lo largo del texto, Lang deja una gran cantidad de sugerencias sobre posibles investigaciones futuras. Entre ellas destacan algunos aspectos como el robo, extravío, corrupción y mercado ilícito del azogue. Aunque el autor considera que los hurtos eran de poca cuantía, pensamos que el seguir esta nueva ruta nos abre la posibilidad de descubrir un nuevo circuito comercial que hasta ahora no se nos había revelado; en ese sentido, es probable que el mercado ilícito no sea tan pequeño como hasta ahora se ha considerado.

En una parte muy extensa del libro, el lector puede encontrar pequeñas crónicas sobre los incidentes más importantes que sucedían a cada una de las flotas que realizaron el viaje entre 1635 y 1710. Como apunta Manuel Castillo Martos en el prólogo, las cronologías de las flotas eran muy necesarias pues, aunque se conocían, hasta ahora no habían sido publicadas de manera sistemática y aportan "datos importantes que ayudan a comprender los avatares por los que pasó el sistema de flotas". Por último, pensamos que estas crónicas pueden ser muy ilustrativas sobre el conjunto de obstáculos a que se enfrentó el transporte del insumo. Para poner un ejemplo, citemos el siguiente caso:

El 28 de julio de 1630 salió la flota al mando del general Miguel de Echazarreta; debido al mal tiempo, tenía ya un mes de retraso. Cuando se estaba preparando, surgió una controversia en torno al número de galeones que debían formarla, pues algunos de ellos sólo harían el viaje de ida y se quedarían en Veracruz para ser desarmados. Este tipo de situación era más o menos frecuente, pues los dueños de las embarcaciones sacaban altos beneficios por deshacerse de sus viejos galeones, ya casi in-

servibles. De este modo, Veracruz se convertía en el panteón de los viejos barcos españoles. Para hacer el viaje, se estimaron 5,820 toneladas, de las cuales cien fueron concedidas a permisos especiales. En este caso, el mercante Nuestra Señora del Pilar era mucho mayor que la capitana y la almiranta. Con el fin de completar la tripulación, se tuvo que recurrir a esclavos negros. El puerto español fue dejado atrás con un cargamento de 4,564 quintales de azogue, incluyendo

una partida de Idria. De hecho, la flota salió en convoy con ocho galeones de la Armada de la Mar Océano que la acompañaron hasta las islas Azores, como se acostumbraba en todos los despachos. Durante la estancia en Veracruz el general Echazarreta enfermó y murió. Después, la flota salió para emprender el regreso, pero por el mal tiempo frente a las costas de Campeche, se perdieron la capitana y la almiranta; en este incidente murió el gobernador de Cuba

Juan de Acevedo. Por si los problemas fueran pocos, la flota tuvo que regresar a Veracruz a pasar un segundo invierno y retornó a Cádiz el 16 de abril de 1632, es decir, con más de año y medio de retraso, muy mermada y escoltada por los galeones de Tierra Firme al mando del almirante Manuel Serrano.

A la luz de todo lo anterior, la pregunta que queda en el aire es: ¿cómo fue posible que Nueva España se mantuviera unida a la corona española durante trescientos años?



