

esta una de las explicaciones por las cuales hay tantas evidencias de pintura en la región, tanto mural como de códices y mapas, aunado al interés de los caciques de dejar rigurosamente registrados todos estos servicios en la gran cantidad de anales que se produjeron en la zona Puebla-Tlaxcala. Hasta ahora estos registros han sido interpretados como un servicio indio administrado por los frailes. Tal vez, con el aporte interpretativo del simbolismo de los murales de la Casa del Deán, y en particular a la luz de documentos reproducidos, podamos verlos como parte de un sistema en el que los caciques también participaban por su propio interés. Bajo esta perspectiva cambia la manera como hasta el día de hoy se han entendido las llamadas «escuelas de pintores indios», intrínsecamente vinculados al cuidado de los frailes, para mostrarnos facetas del desarrollo artístico indio en un contexto gremial familiar y de relaciones de poder, donde el indio era un agente y no un subordinado, que mediante su oficio divulgaba el mensaje cristiano por interés propio y no ajeno.

Como bien anuncia el título *Profecía y triunfo. La Casa del Deán Tomás de la Plaza. Facetas Plurivalentes*, el mayor aporte del libro es reunir una mirada interdisciplinaria (plurivaliente) sobre la Casa del Deán, que incluye registro de sus modificaciones, testimonios de su rescate en el siglo xx, datos sobre sus propietarios, sobre las circunstancias y relaciones del Deán de la Plaza; pero sobre todo la impresionante calidad de análisis de su tema central, los murales, desde una amplia gama de perspectivas eruditas. A ello se suma una bibliografía especializada en la temática central del libro, una bibliografía general, índice de nombres y lugares, 178 láminas, así como un valiosísimo corpus de transcripciones de documentos del siglo xvi. La edición merece un reconocimiento por su calidad en papel y diseño, y se agradece el uso de notas a pie de página que facilitan la lectura. El análisis de los murales es, sin lugar a dudas, el principal aporte al vincular el triunfo profético de la iglesia con el advenimiento de un nuevo imperio cristiano: el establecido por el Concilio de Trento bajo la jurisdicción de la figura de los obispos.

Este libro nos presenta así grandes oportunidades para futuros estudios, y sobre todo nos abre ventanas para nuevas miradas. Fiel al espíritu y metodología del *Proyecto México* de la Fundación Alemana, *Profecía y triunfo. La Casa del Deán Tomás de la Plaza. Facetas Plurivalentes* se perfila para convertirse en un referente de interpretación histórica que siente precedentes a largo plazo.

La historiografía poblana tiene aún una deuda pendiente con todo el enorme legado que nos han aportado las investigaciones de la Fundación Alemana. Sirva pues esta reseña como un humilde agradecimiento, un tributo y un reconocimiento a sus aportes.

Lidia Ernestina Gómez García  
Colegio de Historia-Facultad de Filosofía y Letras,  
Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Puebla, México

Correo electrónico: tepontla.cholula@gmail.com

<http://dx.doi.org/10.1016/j.ehn.2015.06.007>

---

**Mariano Bonialian, *El Pacífico hispanoamericano: política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784)*, El Colegio de México, México, 2012**

La ruta mercantil que ciñó el Océano Pacífico durante dos siglos y medio tuvo como puntos de partida y arribo la ciudad de Manila, con su Parián, y el puerto de Acapulco, con su feria anual. En los últimos años, investigaciones antropológicas, geográficas y estéticas han mostrado que el vínculo entre ambos lugares fue intenso, no únicamente mercantil, también hubo intercambios de costumbres, formas artísticas y arquitectónicas. El viajero, aventurero y abogado italiano Gemelli Careri, nos ofreció el testimonio de la manera en que se transformaba la vida en Acapulco una vez que llegaba el Galeón de Manila, además de relatar el suplicio de su viaje transoceánico de Manila a Acapulco, como parte

de su penúltima escala en la travesía alrededor del mundo que realizó en los años que van de 1693 a 1698. Según Gemelli Careri, de las 4,000 personas con que contaba regularmente Acapulco, se pasaba al doble o triple en tiempos de feria. En cuanto al tráfico mercantil, Gemelli Careri escribió: «[...] viose Acapulco transformado de rústica aldea en una bien poblada ciudad; y cabañas habitadas antes por hoscos mulatos, ocupadas todas por gallardos españoles. A lo que se añadió [...] una gran afluencia de comerciantes mexicanos, con muchas sumas de pesos a ocho, de mercancías de Europa y del país»<sup>1</sup>.

El libro de Mariano Bonialian que comentamos viene a ofrecernos en casi 500 páginas, una notable investigación sobre lo que denomina «*Pacífico indiano*», así como el peso que tuvo sobre el tráfico pacífico en el resto de los circuitos mercantiles dominantes en España, América y Asia, durante el periodo 1680-1740. Con la perspectiva analítica de Bonialian, las anécdotas e informes de Carletti y Gemelli adquieren un enfoque ya no puramente económico, sino también cultural. Para Bonialian el Pacífico fue un espacio económico y político, diferente al de la economía-mundo del Atlántico, en donde confluyeron diversos intereses del Imperio hispanoamericano. Estos estuvieron sometidos a las presiones de los mercados de Europa y Asia. Estamos así ante una investigación que supera las fronteras político-jurídicas y nos plantea la perspectiva de una posible primera globalización del mercantilismo.

El «*Galeón de Manila*» o, mejor aún, «*Nao de China*» fue una hazaña mercantil que comunicaba imperios y aproximaba instituciones a pesar de la variedad de lenguas y credos; el gran circuito mercantil que vinculaba Nueva España y Oriente que inició en 1565 cuando un experimentado marino y monje agustino encontró la «*tornavuelta*» que permitiría a los navíos que arribaban a Filipinas retornar al Nuevo Mundo. Cabe destacar que la búsqueda del puente comercial que uniera los dos litorales del Pacífico fue organizada y patrocinada desde sus orígenes por marinos, comerciantes y autoridades asentadas en Nueva España. El establecimiento de lazos comerciales se organizó con inusitada rapidez, ya que desde 1572 se presentaban en Manila los primeros juncos chinos con mercancías, y un año más tarde los galeones llevaban a Acapulco cientos de piezas de seda y de porcelana fina.

Para Mariano Bonialian la periodización del comercio triangular del Pacífico hispanoamericano necesariamente abarca un lapso más amplio que el del libro que comentamos, bajo un esquema de operaciones de auge-contracción-reorganización-auge, que va de 1580 a 1780. Esta perspectiva de larga duración resulta pertinente para quienes hemos investigado el papel central que tuvieron los mercaderes del Consulado de Comerciantes de la ciudad de México en la intermediación y gestión del triángulo comercial del Pacífico, constituido por El Callao, Acapulco y Manila. Desde un punto de vista historiográfico, el periodo 1620-1740 no cuenta todavía con una visión de conjunto que propicie la comprensión de la dinámica económica y financiera que desarrollo Nueva España frente a los intereses del Imperio español. Por otra parte, la historiografía contemporánea sobre el comercio atlántico ha cuestionado la tesis relativa al dominio que ejerció la monarquía hispánica sobre los reinos de Indias. Más aún, se ha abierto paso a un replanteamiento del siglo XVIII hispanoamericano, en particular, porque en el caso de Nueva España se ha confirmado la autosuficiencia financiera que tuvieron los mercaderes del Consulado de la ciudad de México, cuando menos desde el último tercio del siglo XVII, en gran medida gracias al comercio triangular que realizaban por el Pacífico hispanoamericano. Diversas investigaciones sobre los flujos mercantiles de plata y crédito, así sobre la interrelación de la oligarquía con las corporaciones del régimen virreinal, han fortalecido la tesis sobre la autonomía que adquirió entonces Nueva España. En el virreinato septentrional, el capital comercial se había convertido en el motor de una economía que expandió sus lazos a las regiones más distantes del virreinato, así como a otros espacios del Imperio, tales como las Antillas, Guatemala, el Callao, Perú y Filipinas.

La investigación realizada por Mariano Bonialian sobre el Pacífico hispanoamericano viene a enriquecer la perspectiva cada vez más sólida de una Nueva España vigorosamente autónoma que se transformó en el centro de gravitación de los intercambios mercantiles entre Europa y Asia. El autor muestra cómo el comercio triangular del Pacífico –entre Acapulco, Manila y El Callao– que se encontraba bajo el control de los mercaderes de México, se reactivó en la década de 1680 y se mantuvo dinámico durante las primeras cuatro décadas del siglo XVIII. Este fenómeno fue consecuencia, entre otros factores, del aumento de la producción de plata y el restablecimiento del abasto de azogue peruano a Nueva España, así como del fortalecimiento económico y político de los mercaderes de

<sup>1</sup> Gemelli (1976).

México. El autor plantea cómo, ante el incremento del fraude fiscal y el contrabando, se actualizó la antigua legislación que limitaba el tráfico con Filipinas, al tiempo que se reiteraba la prohibición del comercio por la Mar del Sur y se exigía su cumplimiento. La política regia se esforzó por restringir el comercio de bienes asiáticos a Nueva España, a través de la *Nao de China*, y porque fueran los comerciantes independientes establecidos en Manila los que tuvieran la iniciativa. Esto implicaba que los mercaderes de la ciudad de México se abstuvieran de participar en el comercio del galeón, restringiendo su papel al de «meros compradores» de los artículos orientales en la feria de Acapulco. Asimismo se prohibió la participación de los peruanos en dicho tráfico. Bonialian sostiene que a través de estas medidas el monarca intentaba, por una parte, acabar con el control hispanoamericano del Pacífico, con el propósito de reducir la circulación de los géneros asiáticos para limitar la fuga de plata al oriente y la autonomía de las oligarquías de ambos virreinatos y, por otra, fortalecer la venta y el consumo de las mercaderías castellanas y europeas que llegaban en la flota de Veracruz y en los galeones de Tierra Firme. No obstante, la plata mexicana y andina continuó fluyendo a China, porque los súbditos novohispanos, guatemaltecos, quiteños y peruanos requerían las sedas, las porcelanas, así como otros textiles y bienes orientales.

Bonialian demuestra cómo en el periodo 1675-1740 los mercaderes de la ciudad de México consolidaron la articulación del comercio transatlántico y transpacífico. El notable crecimiento de los intercambios informales que realizaron con Manila, El Callao y otros puertos de la Mar del sur, condicionó el tráfico de la Carrera de Indias. Este nuevo enfoque plantea que el comercio Pacífico se ejerció con plena autonomía ya que, a pesar de la normatividad restrictiva, se desarrolló una «estructura semiclandestina del comercio hispanoamericano», que sobrepasó notablemente los límites establecidos por la corona. No toda la plata expulsada hacia el Oriente era moneda mexicana, una gran porción era peruana. El historiador explica este fenómeno por la llegada de capitales peruanos a las costas del Pacífico novohispano para la compra de contrabando de bienes asiáticos que arribaban en la *Nao de China*, así como de la mercancía europea y castellana que llegaba a Veracruz en la flota y a través del contrabando. Es difícil estimar el flujo de plata peruana que llegó a México. Algunas fuentes cuantitativas, como las que el autor revisó de manera escrupulosa, plantean que el galeón retornaba a Manila en algunos años con un promedio anual de dos a cuatro millones de pesos en plata americana, cifras que prácticamente duplican a las mencionadas por los registros oficiales. En esos años, los comerciantes peruanos acudían en navíos de su propiedad al puerto de Acapulco para intercambiar, de manera ilícita, plata peruana –en moneda y barras–, cacao de Guayaquil, vino y aceite, por mercancías asiáticas, géneros castellanos y europeos, que habían llegado en las flotas y, presumimos, a través del contrabando, así como «bienes de la tierra»: añil, tabaco, brea y alquitrán.

En el último cuarto del siglo xvii, Nueva España se transformó en el centro de una red de flujos comerciales, legales e ilícitos, que articulaba el tráfico de bienes orientales y europeos, los cuales eran objeto de gran demanda en los virreinatos de Nueva España y Perú, así como en Guatemala, las Antillas y Nueva Granada. En Nueva España el notable crecimiento de la producción minera generó una demanda mayor y más diversa de bienes para amplios sectores de la población, mientras que China requirió cantidades crecientes de plata hispanoamericana, luego de que Japón dejó de venderles el metal blanco. De acuerdo con Bonialian, el abasto de sedas chinas, de diversas calidades y precios, se canalizó al mercado novohispano, sobrecargando las naos con bienes que se transportaban «fuera de registro». Al mismo tiempo las flotas arribaban con grandes cargas a Veracruz, gran parte de las cuales también se introducían de manera fraudulenta. La abundancia de mercancías orientales y europeas en el territorio novohispano –a la que también contribuyó el contrabando realizado desde las Antillas– generó una reducción de precios que se acrecentó por el fraude fiscal. En consecuencia, los peruanos compraban a los mercaderes de México tanto bienes orientales como rezagos de productos castellanos y europeos a mucho menores precios de los que se ofrecían en la feria de Portobelo, fenómeno que dinamizó el comercio del Galeón de Manila y las flotas.

Los mercaderes del consulado de México monopolizaron el comercio Pacífico, como vimos, gracias al control que ejercieron sobre la moneda novohispana y andina, así como por la capacidad que tuvieron para crear un rico entramado de relaciones de negocios con familiares, paisanos, altas autoridades civiles y eclesiásticas. De acuerdo con los estudios sobre el mercader de plata, a fines del siglo xvii, Luis Sánchez de Tagle, logró tener una participación importante en el comercio con Filipinas, luego de que dos de sus sobrinos fueron a residir a Manila, mientras que otro pasó a formar parte de la

oficialidad de las naos. Más adelante, uno de los sobrinos a vecinado en Manila fue nombrado general del Galeón, circunstancia que facilitó la carga de dinero y mercancías sin registrar. El tráfico ilícito que Luis Sánchez de Tagle realizaba con Filipinas pudo haber proliferado una vez que empezó a realizar negocios con el virrey conde de Galve –quien fue acusado de participar en el contrabando que realizaban los peruleros–, con Fausto Cruzat y Góngora, que fue gobernador de Filipinas (1690-1702) y con el general de las Reales Galeras de la Guardia y Custodia de las Islas<sup>2</sup>. Del examen de las denuncias y causas que se promovieron en contra de quienes monopolizaban las cargas de los galeones, Bonialian encontró que Pedro, el sobrino y yerno de Luis Sánchez de Tagle, tuvo una intensa participación en el comercio Pacífico durante las primeras dos décadas del siglo XVIII. Más adelante, lo sucedió Francisco Sánchez de Tagle, quien se casó con la hija de Juan Eusebio Gallo, alcalde mayor de Acapulco de 1724 a 1760. Gallo utilizó su cargo para favorecer los intereses comerciales de su yerno en el comercio Pacífico.

El tráfico con El Callao se facilitó a los Tagle por los vínculos que tenían con Francisco Sánchez de Tagle que residía en Lima. Para los Tagle este comercio era sumamente redituable porque, además de las ganancias que obtenían por la reventa de los productos asiáticos, europeos y novohispanos, acuñaban la plata andina con la mexicana, que era de mayor ley<sup>3</sup>. Del análisis de un expediente sobre el tráfico ilícito que se realizó entre los virreinatos americanos, el historiador encontró una lista de los trasgresores entre los que se destacan Luis y Pedro Sánchez de Tagle, quienes, junto con otros cinco almaceneros de México, habían enviado a sus agentes a El Callao para *saldar algunas cuentas mercantiles con sus pares limeños*. Este caso fue excepcional porque fueron los novohispanos quienes navegaron a Perú para conducir a México 90 cajones de plata por valor de 349,000 pesos, suma formidable que habían recibido en pago de géneros asiáticos y «rezagos de flotas» que habían remitido en los años anteriores a 1703, cuando el navío despertó sospecha en el puerto de El Realejo. Por otra parte, el comerciante de México, Juan Geraldino, quien operó, cuando menos, entre 1724 y 1734, tenía una red comercial a través de la cual remitía de manera ilícita productos asiáticos, europeos, novohispanos y cubanos, de la bahía de Huatulco a Guatemala y Perú. La trascendencia que tuvieron las redes de los Sánchez de Tagle y Geraldino en el tráfico del Pacífico invita a investigar sobre las que tejieron otros mercaderes de México que formaban parte del reducido grupo que concentró las transacciones por el Pacífico.

En las compañías de comercio constituidas por mercaderes novohispanos y comerciantes peruanos, los primeros otorgaban el financiamiento. Los miembros del Consulado de México constituyeron el eje del tráfico Pacífico porque, gracias al control que ejercían sobre la circulación de la plata, podían adquirir, de manera casi monopólica, tanto los productos orientales, como los castellanos y europeos, los cuales, luego de arribar en las flotas por Veracruz, eran negociados en México y reembarcados en Acapulco para ser vendidos en El Callao y otros puertos intermedios. Dada la importancia de conocer los vínculos que había entre los grandes mercaderes de México y Perú, y la poca información que se tiene sobre el origen de los capitales que sostuvieron este nutrido comercio, en el que los peruanos también tuvieron la iniciativa, se hace necesario indagar acerca del origen del financiamiento y de las redes crediticias que sostuvieron las expediciones mercantiles que se llevaban a cabo por la Mar del Sur.

Los miembros del Consulado de la ciudad de México tenían agentes y redes de negocios con comerciantes establecidos en Acapulco, Veracruz, Oaxaca y Guatemala, que reexpedían los bienes asiáticos, europeos y novohispanos rumbo a El Callao, tanto desde el puerto de Acapulco como desde las bahías de Manzanillo y Huatulco e, incluso, desde fondeaderos de Guatemala, como Realejo y Sonsonate. Dichos mercaderes podían contratar con los peruanos por los vínculos interpersonales que establecían con los virreyes y los prelados, así como por la connivencia que tenían con justicias, castellanos y otros funcionarios portuarios que se beneficiaban de las contrataciones. Por su parte, los peruleros adquirían dichos bienes en los puertos mencionados, para venderlos en pequeñas dársenas ubicadas en el derrotero de cabotaje que enlazaba Acapulco con El Callao, así como en los ancladeros chilenos. De 1675 a 1740, los acaudalados mercaderes del Consulado de Lima promovieron tráfico clandestino a nivel individual, al tiempo que lo condenaban a través del Consulado.

<sup>2</sup> Huerta (2007); Valle Pavón (2006).

<sup>3</sup> Valle Pavón (2006).

Mariano Bonialian expone cómo la importancia que tuvieron los intercambios semiinformales que se realizaban por el Pacífico condujo al virrey duque de Linares a recomendar a las autoridades de la metrópoli su legalización en 1711. Como vimos, los Sánchez de Tagle tuvieron una participación central en el comercio Pacífico, y el duque de Linares desde el inicio de su mandato fue un estrecho aliado de Pedro Sánchez de Tagle, que entonces era el patriarca de los Table. El Consejo de Indias calificó la propuesta de *inadmisible, ni tratable*, porque transformaba a Nueva España en la pieza central del sistema comercial del Imperio Español, al concentrar el circuito transpacífico que la enlazaba con Manila y China; el transatlántico que la articulaba con la Península a través de las flotas; y el intercolonial que la unía con Perú por la Mar del Sur. El Consejo consideraba que el proyecto de Linares amenazaba la centralización política y económica de España, porque, una vez abierto el comercio de la Mar del Sur, Perú no requeriría la comunicación directa con la Península, al depender exclusivamente de las reexportaciones novohispanas, lo que fortalecería la autonomía económica del virreinato septentrional.

La explosión de la Carrera Filipina y su posición como competidor de la Carrera de Indias en las primeras tres décadas del siglo XVIII se manifestó en la decadencia de las ferias atlánticas. Las ferias de las flotas y galeones padecieron la indiferencia de los mexicanos porque estos tenían sus capitales invertidos en las inmensas cargazones de la *Nao de China*, problema que era claramente detectado por las autoridades y el comercio de Sevilla de los que emanaron un cúmulo de informes y representaciones. El Consulado de Sevilla y Cádiz se esforzó por demostrar los efectos negativos del eje transpacífico; mientras que desde México y Perú las autoridades y los cuerpos mercantiles lo defendieron y promovieron. Una idea muy difundida en España era que el galeón llevaba a México gran cantidad de seda asiática de manera ilícita, hecho que provocaba los fracasos frecuentes de las ferias de Jalapa, en donde los flotistas no podían imponer precios elevados porque escaseaban los capitales de los mexicanos. La situación empeoraba en la feria de Portobelo, a donde se resistían a acudir los peruleros porque podían encontrar las mercaderías castellanas y europeas más baratas en Acapulco, junto con los bienes asiáticos.

La comprensión de esta situación resulta indispensable para entender la autonomía política y económica que tuvo la Nueva España durante las primeras décadas del siglo XVIII. De ahí que los puntos sobresalientes de la legislación comercial sobre el eje transpacífico durante el periodo 1713-1740 configuraron una política regulatoria para controlar los ingresos de bienes asiáticos y las salidas de plata india hacia Filipinas, así como para restringir el comercio asiático al espacio novohispano. De acuerdo con Bonialian, ambas premisas legislativas buscaron: a) satisfacer el mercado novohispano de bienes asiáticos; b) limitar las exportaciones de metálico hacia Oriente, a fin de contar con un volumen considerable de moneda para el intercambio en la feria de Jalapa, y c) evitar la participación peruana en la carrera filipina, para obligar al espacio sudamericano a surtirse de mercaderías por la vía de Portobelo y los galeones de tierra firme. El auge del comercio americano por la Mar del Sur generó serios problemas para los cargadores españoles de las flotas de Veracruz y, sobre todo, de los galeones de Portobelo. Para el historiador, mientras el comercio ilegal entre Nueva España y Perú gozaba de un notable desarrollo, flotistas y galeonistas peninsulares tenían problemas para vender en las ferias de Jalapa-Veracruz y Portobelo. En España las autoridades reales y consulares sabían que la interdependencia de estos fenómenos erosionaba el sistema comercial del Imperio.

En las pugnas que se presentaron entre los mercaderes de la ciudad de México y los flotistas por el control del mercado novohispano, los virreyes tendieron a respaldar las demandas de la élite mercantil de la ciudad de México. Esto se explica porque los principales miembros del Consulado, mediante la habilitación de la producción minera concentraban la plata novohispana y, a través de las contrataciones de bienes europeos y asiáticos con los peruanos, acaparaban el metal blanco que llegaba del virreinato andino. En esta forma aseguraban su supremacía en las transacciones que realizaban con Manila, Sevilla-Cádiz, otros reinos hispanoamericanos y dentro del mismo virreinato. Para poder competir con los mexicanos, los *flotistas* tenían que permanecer por largos periodos en la ciudad de México y otros centros mercantiles del virreinato, solo así podían acceder a la plata del diezmo y a la que no había sido gravada, así como a los tintes, el cacao e, incluso, a los bienes orientales.

Resulta muy sugerente la comprensión que hace Mariano Bonialian del Pacífico hispanoamericano entendido como el espacio triangular circunscrito a los puntos geográficos de Filipinas, México y Perú,

para cuyo análisis adopta la noción de «eje geohistórico». Por ello, su libro abre la periodización general desde 1580, lo que sugiere un estudio de los ejes mercantiles en el Atlántico y el Pacífico mediante sus interconexiones e interdependencias en diferentes coyunturas. Además, nos ofrece una comprensión audaz no solo del tráfico mercantil autorizado, sino, sobre todo, del comercio ilegal. Como afirma el autor en sus conclusiones:

[...] la lentitud y la ineficiencia del aparato imperial para afrontar el dilema sobre la ilegalidad del comercio por el eje del Pacífico permitieron un reacomodo de los intereses de las corporaciones mercantiles del imperio. Fuera de los marcos institucionales, los más reconocidos comerciantes de los consulados de la ciudad de México y Lima se aprovecharon de la "modorra" peninsular para diagramar un nuevo tejido de circuitos comerciales en el imperio, en el que su articulación y engarce permitieran arrojar mayor rentabilidad en el tráfico comercial. (p. 454)

Por último, Mariano Bonialian ve posible este nuevo tejido a escala imperial debido al importante grado de autonomía adquirido especialmente por la Nueva España, el cual posibilitó la constitución de redes mercantiles fuera del ambiente oficial. Y, por otra parte, también fue posible por las propias fallas de la Carrera de Indias que propiciaron el fraude mercantil y la corrupción burocrática. De ahí la pertinencia de llamarle a este proceso «*estructura semiinformal del comercio hispanoamericano*». La fuerza del comercio transpacífico radicaba precisamente en su funcionamiento en la realidad informal de los grandes flujos comerciales del imperio español. En 1939 acabó el auge del comercio por la Mar del Sur, entonces, la guerra contra Gran Bretaña dio lugar a que el sistema de flotas y galeones fuera sustituido por navíos de registro que abastecieron al virreinato de Perú por la ruta del Cabo de Hornos. En esta forma se terminó con el desplazamiento de los peruleros al puerto de Acapulco. Por todo lo expuesto, esta obra representa una importante contribución a la historiografía sobre el tráfico mercantil, por lo que recomiendo ampliamente su lectura, así como la del nuevo libro de Bonialian *China en la América colonial. Bienes, mercados, comercio y cultura del consumo desde México hasta Buenos Aires*, en el que confirma sus principales hipótesis<sup>4</sup>.

## Bibliografía

- Bonialian, M. (2014). *China en la América colonial. Bienes, mercados, comercio y cultura del consumo desde México hasta Buenos Aires*. México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- Gemelli, G. F. (1976). *Viaje a la Nueva España, edición preparada por Francisca Perujo*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Huerta, M. T. (2007). Redes mercantiles en torno a la plata en el norte minero novohispano. Segunda mitad del siglo xvii. En A. Ibarra y G. del Valle (coords). *Redes sociales e instituciones comerciales en el Imperio Español, siglos xvii a xix* (pp. 85-116). México: Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Economía/Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- Valle Pavón, G. (2006). Negocios y redes familiares y sociales de los Sánchez de Tagle, mercaderes de plata de México (1660-1724). En R. Domínguez Martín y M. Cerutti (Eds). *De la colonia a la globalización. Empresarios cántabros en México* (pp. 15-46). Santander: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria.

Guillermina del Valle Pavón  
Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, México, D. F., México

Correo electrónico: minadelvalle17@gmail.com

<http://dx.doi.org/10.1016/j.ehn.2015.09.003>

<sup>4</sup> Bonialian (2014).