

Gordon, P. y Morales, J. J. (2022).  
*La plata y el Pacífico. China, Hispanoamérica y el nacimiento de la globalización, 1565-1815*.  
Madrid: Ediciones Siruela  
152 pp., ISBN 978-84-19207-43-2

El estudio del fenómeno de la globalización ha tenido como punto de partida diversos enfoques, ¿qué sucede si situamos el panorama global desde el establecimiento de una ruta marítima, en este caso, desde la circunnavegación mundial? Es imposible no resaltar el papel que tuvo el Pacífico como protagonista de esta vuelta al mundo que inaugura la época moderna y la búsqueda de conectividades de largo alcance para Europa. Acerca de este acontecimiento hay numerosa bibliografía, pero las obras breves, concisas y rigurosas son pocas, esto es lo que se presenta en *La Plata y el Pacífico. China, Hispanoamérica y el nacimiento de la globalización, 1565-1815*,<sup>1</sup> de Peter Gordon y Juan José Morales.

Es una obra que nos traslada a los orígenes de la globalización temprana entre 1565 y 1815 a partir de un parteaguas: el eje transpacífico del Galeón de Manila o Nao de China. Peter Gordon es un editor estadounidense interesado en la circulación de publicaciones e investigaciones asiáticas entre las audiencias de habla inglesa en todo el mundo, mientras que Juan José Morales es un español experto en las relaciones mundiales entre China y España. Ambos coinciden en el interés de llevar el papel de Asia a la escala global, en la configuración del mundo actual y en exponer que la globaliza-

ción ya existía siglos antes de la máquina de vapor o el fenómeno mismo del capitalismo, y fue la conectividad entre China e Hispanoamérica el eje de esa primera globalización (Gordon y Morales, 2022, p. 23).

De esta propuesta radica la temporalidad del libro, pues en 1565 Andrés de Urdaneta descubrió el tornaviaje al cruzar el Pacífico desde Asia a América y abrió la ruta del Galeón de Manila que culminó en 1815, pero cuyas consecuencias fueron de otra naturaleza más que temporal, y los autores sitúan ahí el fenómeno de la conectividad global (Gordon y Morales, 2022, p. 38) ¿Cuáles son los elementos característicos de la globalización que proponen Gordon y Morales? En primer lugar, las redes comerciales globales que abre la ruta transpacífica, las líneas del transporte marítimo, los mercados financieros integrados, los intercambios culturales movilizadores por la plata y los géneros, y por supuesto, los intercambios e implicaciones socioculturales que se gestaron de manera paulatina (Gordon y Morales, p. 102). Esto se ordena en la estructura del libro. En siete capítulos los autores van desde el Renacimiento y la ruta transoceánica hasta el nacimiento de la globalización.

En los primeros dos capítulos se abordan las expediciones previas a la circunnavegación, para pasar a la primera ruta marítima transoceánica, donde los barcos españoles empezaron a navegar por el Pacífico, en ambas direcciones: de oriente a occidente y viceversa (Gordon y Morales, 2022, p. 37) Del tercero al séptimo capítulos se presenta el carácter global que impera en el enfoque de esta obra, el fenómeno de la conectividad puede parecer de lo más claro hoy en día, pero en la época, el Galeón de Manila fue un parteaguas clave que conllevó la creación de nuevas rutas comerciales motivadas por las especias traídas del continente

<sup>1</sup> El libro originalmente fue publicado en inglés en 2017 por Penguin Random House Australia, el de Ediciones Siruela lleva la traducción de Victoria León y el prólogo de su impulsora, Elvira Roca Barea.

asiático, cargamentos que simbolizaron transacciones comerciales de muy alto valor económico que, a juicio de los autores, fue la primera vez que la economía se convirtió en verdaderamente global<sup>2</sup> (Gordon y Morales, 2022, p. 55).

Un elemento que atrae la mirada en las páginas del libro es la postura de los autores acerca de la participación del continente americano, particularmente la Nueva España que actúa como un nodo articulador fundamental, como la sede de arribo y salida de los galeones y la Ciudad de México figura como la primera ciudad global, el epicentro clave que conectaba Asia, América y Europa. Los autores reconocen que, sin fijarse en estas grandes espacialidades, tanto marítimas como continentales, es imposible detectar las interconexiones globales a partir de la circunnavegación. Por este hecho, diversas potencias, no solo la hispánica, se hicieron de distintas rutas marítimas, del paso a grandes circuitos de comercio y de intercambios, todo esto, formadores de la globalidad moderna y precapitalista.<sup>3</sup>

Ya se puede ver que la perspectiva de la historia global impera en la obra de los autores, pues van más allá de fragmentaciones o fronteras, y adoptan como unidad de análisis un mundo interconectado (Olstein, 2019, p. 176; Conrad, 2017, p. 10). ¿Qué implica lo “global”? Este enfoque promueve la interdisciplina, miradas combinadas, y por supuesto, el cambio de escala al ir más allá de las espacialidades eurocéntricas (Conrad, 2017, p. 107). Aquí se sitúan Gordon y Morales, son partidarios de mirar las actividades y conexiones de la humanidad a la escala global, desde finales del siglo XVI, a través de los polos de China e

Hispanoamérica que reconfiguraron el poder y el espacio de las conectividades del mundo (Conrad, 2017, p. 116). El argumento central es claro, para Gordon y Morales la globalización es una cuestión de grado, las estructuras básicas se gestaron en la época moderna europea a través de navegaciones comerciales que abrieron paso a la creación del sistema-mundo, donde los mercados quedaron unidos por medio de la también llamada Ruta de la Plata,<sup>4</sup> como la moneda global entre 1565 y 1815 (Gordon y Morales, p. 103).

Hay que mencionar que la historia de la globalización se encuentra en los debates conceptuales, un primer tema tiene que ver con la definición del espacio. Los autores adoptaron la perspectiva moderna de colocar la espacialidad del mundo, a partir de las conectividades que se gestaron en la circunnavegación, por lo que el mundo globalizado sucedió mucho antes a los fenómenos de la revolución industrial, como regularmente se ha entendido.<sup>5</sup>

Uno de los méritos de la edición es su carácter de difusión, sin faltar a la rigurosidad de las fuentes con que trabajaron, la naturaleza de la información y el sustento bibliográfico vasto y heterogéneo; ahí está la consulta del Archivo General de Indias y de otros archivos. El papel de las imágenes utilizadas merece unas palabras, son documentos de la época, grabados, y solo hay dos mapas antiguos provenientes de los archivos, no obstante, no hay un análisis directo de estos elementos gráficos. De igual manera, vale la pena preguntarse, ¿en dónde se puede ver la espacialidad en la obra de Gordon y Morales? Su posicionamiento queda únicamente en discursos textuales, pues el lenguaje cartográfico queda descartado, no hay un mapa temático o histórico para dimensionar las magnitudes del viaje de

<sup>2</sup> Los autores reconocen que antes de 1565 se realizaban movimientos de mercancías y personas, pero lo destacable de la ruta transoceánica es que ninguna había abarcado todos los continentes a tan grande escala, lo que permite posicionar al Galeón de Manila como la ruta que inauguró la globalización económica (p. 67).

<sup>3</sup> Desde la perspectiva de Gordon y Morales, en el proceso de globalización, la plata representó la movilidad de la economía hispánica en el Pacífico, mientras que para la mirada de Marcello Carmagnani (2021), fueron las plantaciones de azúcar en el Atlántico el impulso de la modernidad económica.

<sup>4</sup> La Ruta de la Plata se refiere al comercio entre China y el mundo hispánico a través de Manila y Acapulco, que los autores contrastan con la Ruta de la Seda, una larga ruta por mar y tierras entre Asia y Europa.

<sup>5</sup> Esto coloca a los autores dentro del grupo que entiende el fenómeno de la globalización en la edad moderna temprana a partir de la conexión sistema-mundo de las rutas marítimas y comerciales, en lo que Diego Olstein llama la “Protoglobalización” o “transición mercantilista” (Olstein, 2019, p. 231)

circunnavegación, lo que habría facilitado al lector ubicarse en espacio y tiempo, y darle a la globalización, además de la conectividad e interacción, una visión espacial.

La globalización moderna no solo significó un parteaguas para Europa, esta obra ofrece el primer ejemplo de comercio internacional marítimo que repercute hoy en día en el entendimiento de las conectividades mundiales. El Pacífico figura más que el escenario, es el protagonista de la globalización moderna y la plata una motivación. No hay historia global sin el Pacífico, sin América y sin la circunnavegación. Esta ruta marítima precedió al dominio global británico y al estadounidense de muchos años después. Este libro es sobre un legado articulador de alcances mundiales, que tiene

un umbral más allá de Europa, y la obra de Peter Gordon y Juan José Morales es un acercamiento valioso y sintético para el lector.

María Fernanda Martínez Muñoz  
Posgrado en Historia, UNAM

## REFERENCIAS

- Carmagnani, M. (2021). *Las conexiones del mundo y el Atlántico, 1450-1850*. Fondo de Cultura Económica.
- Conrad, S. (2017). *Historia global. Una nueva visión para el mundo actual*. Editorial Crítica.
- Olstein, D. (2019). *Pensar la historia globalmente*. Fondo de Cultura Económica.