



HAL
open science

Le port d'Acapulco, escale sur le chemin de l'Asie

Delphine Tempère

► **To cite this version:**

Delphine Tempère. Le port d'Acapulco, escale sur le chemin de l'Asie. *e-Spania - Revue interdisciplinaire d'études hispaniques médiévales et modernes*, 2016, 25, 10.4000/e-spania.25999 . hal-03275426

HAL Id: hal-03275426

<https://hal.science/hal-03275426>

Submitted on 1 Jul 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



e-Spania

Revue interdisciplinaire d'études hispaniques
médiévales et modernes

25 | 2016

**Crónica de 1344 / Les ports de la monarchie espagnole
– Amérique / Semblanzas de los conquistadores**

Le port d'Acapulco, escale sur le chemin de l'Asie

Delphine Tempère



Édition électronique

URL : <http://e-spania.revues.org/25999>

ISBN : 978-2-919448-98-2

ISSN : 1951-6169

Éditeur

Civilisations et Littératures d'Espagne et
d'Amérique du Moyen Âge aux Lumières
(CLEA) - Paris Sorbonne

Référence électronique

Delphine Tempère, « Le port d'Acapulco, escale sur le chemin de l'Asie », *e-Spania* [En ligne],
25 | octobre 2016, mis en ligne le 01 octobre 2016, consulté le 21 novembre 2016. URL : <http://e-spania.revues.org/25999> ; DOI : 10.4000/e-spania.25999

Ce document a été généré automatiquement le 21 novembre 2016.



Les contenus de la revue *e-Spania* sont mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Le port d'Acapulco, escale sur le chemin de l'Asie

Delphine Tempère

- 1 Acapulco joue à l'époque coloniale un rôle déterminant entre l'Asie, l'Amérique et l'Espagne. C'est une escale obligatoire sur le chemin de l'Asie, c'est le port¹ asiatique de l'Amérique. Choisi par le navigateur et moine augustin Andrés de Urdaneta en 1565 afin d'accueillir le Galion de Manille, Acapulco devient en 1593 le seul port, sur la côte pacifique de la Nouvelle-Espagne, autorisé à relier l'Asie². Port oriental ou occidental, tout dépend du point de vue adopté – fray Bartolomé de Letona le qualifie de « *puerto oriental mexicano del Mar del Sur* »³ – il acquiert au fil du temps une importance stratégique⁴.

Acapulco, dans le contexte géographique et colonial de la Nouvelle-Espagne

- 2 Dès le moment où, en vertu du système de monopole, Acapulco est autorisé comme seul point de départ et d'arrivée du Galion de Manille, les choses changent dans cette vaste baie, sublime, presque paradisiaque. La baie d'Acapulco est en effet spectaculaire. Elle offre un havre de toute beauté. Elle dispose de plus d'une très grande capacité d'accueil et de conditions extrêmement favorables grâce à son immense rade et à la profondeur de ses eaux. Entourée de hautes montagnes de granit, l'anse mesure environ quatre mille mètres d'est en ouest⁵, les eaux sont poissonneuses et les forêts avoisinantes sont riches en bois. Seul bémol, les terres alentours sont relativement stériles et le climat est d'autre part très chaud dans cette baie entièrement encerclée par les montagnes qui, certes, la protègent mais empêchent également la circulation des vents. Le soleil implacable chauffe alors les roches et la réverbération du soleil est telle que de jour comme de nuit les températures sont très élevées⁶. Urdaneta estime pourtant qu'il s'agit là du meilleur endroit de la côte occidentale de la Nouvelle-Espagne pour relier les Philippines. Il est vrai que la baie est protégée des tempêtes et que le climat est un peu plus sain que celui de La Navidad

[Colima] d'où partirent les premières expéditions⁷. Alexandre de Humboldt, de passage à Acapulco au XIX^e siècle écrira :

Le port d'Acapulco [...] est l'un des plus beaux du monde [...]. Il forme un immense bassin taillé dans des rochers granitiques [...]. J'ai vu peu de sites dans les deux hémisphères qui offrent un aspect plus sauvage, j'oserais dire à-la-fois plus lugubre et plus romantique⁸.

- 3 Voici à grand trait la baie d'Acapulco, mais il faut maintenant la replacer dans le contexte géographique de la Nouvelle-Espagne. Située sur la côte occidentale, la baie d'Acapulco s'ouvre sur l'immensité du Pacifique et fait donc face à l'Asie. Lorsqu'elle se transforme en port⁹, Acapulco s'insère dans un vaste réseau de communication connectant l'Asie aux Amériques, certes, mais également à l'Espagne. Acapulco est en effet relié à Mexico, puis, au port de la Veracruz et, enfin, à celui de Séville ; ainsi les marchandises tant attendues en provenance des Philippines peuvent-elles transiter de Nouvelle-Espagne en Europe¹⁰.
- 4 En 1592, le vice-roi don Luis de Velasco décide de réaliser le tracé et de concrétiser, entre Mexico et Acapulco, le chemin royal¹¹. Ce n'est pas une route entièrement pavée ni même un chemin réellement aménagé mais un passage frayé entre les montagnes, la plupart du temps boueux, que les muletiers sillonnent à leurs risques et périls pendant près de trois siècles¹². Appelé *Camino de Asia*, il s'agit simplement d'un itinéraire qui doit permettre aux bêtes de somme de circuler afin de charger marchandises, vivres et hommes entre la ville de Mexico et le port d'Acapulco. Très difficile à parcourir, car il faut gravir des montagnes, les redescendre, longer le lit des rivières, cheminer sur des pentes escarpées et étroites, il permet néanmoins en 10 à 15 jours de relier le port à la capitale¹³. Un autre chemin royal, celui qui unit Mexico à la Veracruz, existe également. C'est le lien nourricier entre la capitale de la vice-royauté et le port par excellence des Indes. Mexico est donc relié à la Veracruz qui relie Séville aux Amériques. Mexico est également relié à Acapulco qui unit Manille aux Amériques. On comprend aisément que le système de communication par voie maritime et terrestre est fondamental pour la Monarchie espagnole qui étend ses territoires d'Europe aux Philippines. Ce réseau est complexe, il se compose non seulement de chemins royaux, de liaisons maritimes et donc de ports, mais également de chemins de traverse, entendons, des itinéraires parallèles à ceux que la Royauté a tracés et qui irradiant les deux vice-royautés¹⁴.
- 5 Dans ce vaste maillage de communications terrestres et maritimes de l'Empire espagnol, on peut se demander si Acapulco représente une frontière entre les Amériques et l'Asie ou, au contraire, un maillon décisif de la chaîne de communication américano-asiatique des Castillans. Étudier l'un des ports américains de la Monarchie espagnole nous permet non seulement de nous interroger sur l'articulation des réseaux de communication, mais également sur les différents types de circulations entre l'Asie, l'Amérique et l'Europe. Quels types de rencontres, humaines, commerciales, religieuses, se jouent à Acapulco ? Étudier ce port, qui regarde l'Asie et qui tend la main à toute l'Amérique, consiste en fait à nous interroger sur les liens puissants tissés à l'époque coloniale entre l'Asie, l'Amérique et l'Espagne mais également le reste du monde. Car si Acapulco relie les Philippines, par extension, il relie également du côté portugais l'*Estado da India*. Nous y reviendrons. Pour cette étude, qui présente un panorama général du port d'Acapulco au XVII^e siècle, nous avons utilisé des ouvrages récents, mais également des textes plus anciens, et nous avons eu recours à des récits de voyageurs imprimés. Des relations manuscrites de voyage rédigées par des missionnaires qui se destinaient aux Philippines – conservées aux Archives Romaines de la Compagnie de Jésus ou dans les *Monumenta* – ainsi que des

testaments et des inventaires après-décès de marins et de passagers qui voyageaient à bord du Galion de Manille, ont également été consultés dans les Archives Générales des Indes de Séville. Grâce à ces documents (sources manuscrites/imprimées et bibliographie), le système de port unique, entre Manille et la Nouvelle-Espagne, sera tout d'abord rappelé. Dans un deuxième temps, les circulations financières et commerciales dans le port d'Acapulco, et notamment lors de la foire, seront illustrées par des exemples concrets. Comment se transforme alors cette bourgade assaillie par le flot de commerçants et de marins? Enfin, nous nous arrêterons sur les circulations humaines en provenance de Castille, de Nouvelle-Espagne, du Pérou, des Philippines et d'Asie, afin d'analyser le rôle d'Acapulco dans la chaîne de communication semi-planétaire des Castellans. Quelle place occupe finalement ce port américano-asiatique? Quelle importance revêt-il?

Acapulco dans le contexte de l'époque coloniale : monopole et fraude

- 6 En vertu des cédulas royales qui réglementent le commerce entre l'Asie et l'Amérique, seul le port d'Acapulco est autorisé, une fois par an, à recevoir des navires en provenance des Philippines¹⁵. Il y a bien, lors d'une courte période, dans les années 1580, une liaison entre Manille et Lima, mais celle-ci est rapidement interdite (1587)¹⁶. Les commerçants sévillans, puissants et inquiets du développement du commerce trans-pacifique, jouent à ce sujet un rôle déterminant¹⁷. De plus, dès 1604, des restrictions concernant le trafic entre Acapulco et la vice-royauté du Pérou apparaissent¹⁸. Finalement, à partir de 1634, le trafic est définitivement interdit entre Acapulco et Lima¹⁹. Par voie de conséquence, Acapulco seul port autorisé entre les Amériques et les Philippines acquiert une dimension stratégique de tout premier plan : de fait, il devient également le lieu d'une intense contrebande et d'une fraude sans commune mesure²⁰.
- 7 Tous les ans, en juin, le Galion de Manille quitte le port du Cavite aux Philippines et ancre dans la baie d'Acapulco au mois de décembre si le voyage s'est bien passé, en janvier ou en février, si le voyage a été long ou le départ retardé. Il se dirige ensuite vers les Philippines, entre avril et juin, alors qu'un autre galion, au même moment, doit quitter le port du Cavite et prendre le large vers Acapulco. Ce système de liaison commerciale et maritime, en dépit des distances (environ 15 000 km)²¹, et des difficultés liées à la navigation dans le Pacifique nord va perdurer pendant près de deux siècles et demi (1565-1815). Véritable prouesse de communication océanique, le Galion de Manille, lorsqu'il se dirige vers l'archipel philippin emporte avec lui les richesses de l'Amérique et de l'Europe. Au retour, lorsqu'il met le cap sur Acapulco, ses cales sont emplies de marchandises orientales et ce sont pierres précieuses, soie, porcelaine de Chine, cotonnades en provenance d'Inde, cire des Philippines, meubles laqués du Japon²² et épices des Moluques qui vont être revendus dans le port d'Acapulco lors de la foire annuelle²³.

Les différents flux et circulations de marchandises

- 8 Acapulco apparaît donc tel un carrefour commercial entre l'Asie et l'Amérique, comme le centre de redistribution des marchandises chinoises, japonaises et en provenance de

l'océan Indien... mais il faudra nuancer ce constat. Lors de la foire annuelle, les marchandises asiatiques sont débarquées des cales de la *Nao de China* et les commerçants de la Nouvelle-Espagne peuvent alors en faire l'acquisition. Le consulat de marchands de Mexico est très puissant et il concentre dans ses mains la plupart du commerce asiatique²⁴. La réglementation leur interdit cependant de s'approvisionner directement aux Philippines²⁵. Ils sont donc contraints d'attendre la foire annuelle d'Acapulco pour s'approvisionner en soieries, en tissus brodés, en cannelle, en clou de girofle, en objets somptueux taillés dans l'ivoire, en drogues ou encore en paravents japonais²⁶.

- 9 Toutes sortes de marchandises sont alors revendues dans le port qui s'anime de janvier à mars²⁷. La foire d'Acapulco est à l'époque coloniale l'une des plus importantes du monde et naturellement d'Amérique²⁸. C'est le lieu de rendez-vous de tous les commerçants de la Nouvelle-Espagne – de Mexico, de Puebla ou encore de Valladolid²⁹ –, mais également des commerçants de la vice-royauté du Pérou, les *peruleros*, qui en dépit des restrictions puis des interdictions continuent de se rendre à Acapulco³⁰. Le dominicain *fray* Diego de Aduarte dans sa chronique rappelle ainsi qu'en 1603 le port d'Acapulco est rempli de commerçants en provenance du Pérou³¹.
- 10 Un système commercial frauduleux, qualifié de triangulaire par l'historien Bonifacio, se met ainsi en place entre les Philippines, la Nouvelle-Espagne et le Pérou. Ce commerce est très rentable, des navires chargés de mercure, en provenance du Callao, de vin et de cacao, en provenance du Chili et du Guatemala, se rendent à Acapulco en dépit des interdictions pour revendre au moment de la foire ces denrées convoitées³². Ils repartent ensuite vers Lima, les cales chargées de manière frauduleuse d'épices, de laques, d'éventails, de tissus et de meubles en provenance d'Asie³³. Lope de Vega dans sa comédie *Servir a señor discreto* en fait d'ailleurs mention en rappelant que « [...] *Mil cosas de la China, que a venderse, Llegan a Lima, como son damascos, Y rasos de matices diferentes, Con mil varias figuras, colchas llenas, De animales extraños, flores, pájaros...* »³⁴.
- 11 Afin d'approvisionner le Galion de Manille qui repartira vers les Philippines, d'autres marchandises circulent encore dans le port. En provenance d'Espagne et d'Amérique, elles transitent par Acapulco en direction des Philippines. On embarque dans les cales des navires de l'huile, de la farine, du fromage – en provenance d'Espagne –, des bananes, du sucre, du chocolat, du tabac³⁵, de l'indigo, de la cochenille³⁶ – d'Amérique –, mais encore des ustensiles de cuisine, du savon, des chapeaux, des outils, des jeux de cartes et même des instruments de musique³⁷. Les navires transportent également des sommes d'argent considérables. C'est le *situado*, le soutien financier qu'apporte la Nouvelle-Espagne afin d'assurer le bon fonctionnement de l'archipel philippin. C'est ainsi que les cales du Galion sont chargées, à Acapulco, de métaux précieux qui servent à payer et à maintenir les officiers de la Couronne, les soldats et les ecclésiastiques.
- 12 Le port d'Acapulco est donc le lieu d'importantes transactions commerciales et de circulations financières. Lors de la foire d'Acapulco, toutes les richesses d'Europe, d'Amérique et d'Asie y convergent. Gemelli Careri, en 1697, en est témoin. Il assiste à cette effervescence qui contraste avec le calme qui d'ordinaire règne dans le port. Il écrit :

On vit Acapulco, de village désert, changé en ville bien peuplée, et les cabanes auparavant habitées par de sombres mulâtres, remplies de gais Espagnols. Le samedi il se joignit à eux un grand concours de marchands de Mexico, avec de grandes sommes d'argent, des marchandises du pays et d'Europe³⁸.
- 13 Le père Cubero Sebastián, lors de son séjour à Acapulco, moins sensible à la dimension commerciale de la foire rapporte seulement ces quelques mots : « *En el tiempo que está la*

nao en el Puerto, ay mucho trafago »³⁹ ; mais Gemelli Careri, plus prolixe, est quant à lui stupéfait. Il explique qu'au moment de la foire, ce sont des quantités phénoménales de marchandises et de sommes d'argent qui s'échangent ou sont gagnées en très peu de jours :

Comme le commerce du lieu est de plusieurs millions de pièces de huit, il s'ensuit que chacun selon sa profession gagne beaucoup en peu de temps : un Noir même, à peine se contentera-t-il d'une pièce de huit par jour. Enfin tout le monde vit du port...⁴⁰.

- 14 Ces quelques lignes nous renseignent non seulement sur l'importance des sommes d'argent échangées – le commerce transpacifique est en effet estimé à un voire deux millions de pesos par an⁴¹ – mais également sur la population du port. Gemelli Careri parle de petite bourgade léthargique qui s'anime lorsque le Galion est sur le point de faire son entrée dans le port. Il mentionne les cabanes où vivent d'ordinaire les mulâtres, la présence des Noirs qui y travaillent et l'arrivée massive des commerçants. Il faut tout d'abord comprendre qu'Acapulco n'est pas à proprement parler une ville. C'est un port qui vit selon le rythme saisonnier du Galion. Gemelli Careri parle d'ailleurs en ces termes : « Quant à la ville d'Acapulco, il me semble qu'on lui devrait plutôt donner le nom d'un pauvre village de pêcheurs, que celui de la première foire de la mer du Sud »⁴². Il précise qu'Acapulco n'est en fait « habité que par des Noirs et des mulâtres »⁴³. Ainsi donc l'un des plus beaux et des plus grands ports d'Amérique n'est-il qu'une petite bourgade qui s'anime lors de l'arrivée du Galion. La population double ou triple⁴⁴ et ce sont des rencontres parfois inattendues qui se produisent dans ce port qui unit l'Asie à l'Amérique.

Circulations humaines d'Europe, d'Amérique, d'Afrique et d'Asie

- 15 Voyons tout d'abord la population locale permanente. Les Noirs et les mulâtres, qu'ils soient libres ou esclaves⁴⁵, sont de loin les habitants les plus nombreux (ils sont membres pour la plupart de la confrérie de San Nicolás de Tolentino⁴⁶). Quelques indigènes⁴⁷, mais bien peu, et une poignée d'Espagnols résident également à l'année dans le port d'Acapulco. Parmi eux le curé⁴⁸, quelques veuves⁴⁹, des franciscains installés dans leur couvent *Nuestra Señora de Guía*, les officiers de la Couronne attachés aux caisses royales (en 1590 la *Caja de la Real Hacienda* est installée dans le port), des religieux de l'ordre des *Hipólitos* qui sont en charge de l'hôpital royal *Nuestra Señora de la Consolación*⁵⁰ et pour finir le *Castellano* et quelques soldats qui défendent le port depuis le fort de San Diego⁵¹. On estime la population au début du XVII^e siècle à moins d'un millier d'habitants⁵², et à la fin du XVII^e siècle à 4 000 habitants à peine⁵³.
- 16 Lorsque le Galion de Manille est sur le point d'arriver, le port cependant se transforme. Il faut savoir que tous les ans sa venue est fébrilement attendue. Des sentinelles sont ainsi postées le long des côtes à San Blas et à Colima⁵⁴. Dès que le Galion arrive, les autorités sont averties car des messagers débarquent à Colima, ou à Acapulco⁵⁵, pour se rendre au plus vite à Mexico⁵⁶. À l'annonce de l'arrivée du Galion, c'est l'effervescence dans la capitale. Des réjouissances publiques ont même lieu pour célébrer l'arrivée des navires en provenance des Philippines⁵⁷. Des troupes de commerçants, de muletiers, de soldats, de forçats et de missionnaires s'ébranlent alors et empruntent le Chemin de l'Asie en direction d'Acapulco. Certains s'y rendent pour le commerce saisonnier de la foire,

d'autres pour s'embarquer vers les Philippines. Toutes ces populations flottantes s'installent dans le port qui fait alors l'objet d'une profonde transformation.

- 17 En premier lieu, ce sont les muletiers qui en très grand nombre se déplacent avec leurs bêtes⁵⁸. Ils partent principalement de la capitale mais encore de plusieurs villes de la Nouvelle-Espagne comme Puebla, Guadalajara, Oaxaca ou Valladolid⁵⁹. Les marchands ambulants des régions avoisinantes convergent également dans le même élan et se rendent dans le port. Ils offriront aux nouveaux venus des services quotidiens ou des articles de première nécessité. Des indigènes vivant aux alentours se déplacent encore et profitent de la foire pendant ces quelques semaines pour y travailler⁶⁰. Plus surprenant, des membres de confréries indigènes parcourent également le Chemin de l'Asie et demandent sur leur passage, jusqu'à Acapulco, des aumônes pour leur saint, San Nicolás de Tolentino, dont ils transportent une petite statuette⁶¹.
- 18 Toutes ces populations qui se déplacent sur les voies terrestres en direction de l'un des ports des Amériques les plus actifs témoignent de l'importante mobilité des hommes à cette époque. Non seulement ils échangent des marchandises et des services dans le port mais également des informations. Ce sont des nouvelles en provenance des Philippines mais encore de Malacca ou de l'océan Indien que les hommes colportent jusqu'en Amérique⁶². Le jésuite Belmonte explique ainsi, alors qu'il revient des Indes orientales (de Malacca), en ayant fait une escale aux Philippines, puis à Acapulco, avant de se rendre à Los Reyes, que les jésuites espagnols s'entendent finalement bien mal avec les jésuites portugais...⁶³ La diffusion d'informations sur le monde philippin, chinois, japonais ou encore de l'océan Indien s'accélère dans le port d'Acapulco grâce à la rencontre des hommes qui y sont, par la force du monopole, réunis. On a par exemple confié au capitaine San Juan Diego qui s'est embarqué à Manille en 1612, plus d'une dizaine de lettres qu'il doit remettre à des habitants de la Nouvelle-Espagne : à Acapulco et à Mexico⁶⁴. La mobilité des hommes et des informations est tout à fait caractéristique des ports de la Monarchie espagnole et Acapulco en témoigne parfaitement. Les nouvelles circulent donc grâce aux lettres qui traversent des océans, par la voix de ceux qui les propagent également, mais ce sont parfois aussi des écrits, des libelles ou des manuscrits trafiqués, qui transitent des Amériques aux Philippines *via* Acapulco⁶⁵.
- 19 Si certaines catégories de personnes, commerçants, petits marchands et indigènes séjournent dans le port, échangent des marchandises et des informations, puis repartent dans différentes directions de la Nouvelle-Espagne, d'autres en revanche se rendent à Acapulco pour embarquer à destination des Philippines. Leur passage dans le port est donc synonyme d'attente, car leur horizon est différent : c'est l'Asie, les Philippines plus précisément. Tout d'abord ce sont les soldats qui nous interpellent. L'archipel philippin a constamment besoin de renforts pour lutter contre la présence des Hollandais et faire face aux révoltes d'indigènes. Tous les ans, la vice-royauté de la Nouvelle-Espagne, dont dépendent les Philippines, fournit donc en hommes l'archipel. Les troupes sont bien peu nombreuses à arriver. Les différents gouverneurs de Manille le déplorent constamment. En 1630, seuls 80 soldats rejoignent l'archipel, mais en 1622, pour le départ du nouveau gouverneur des Philippines, 150 soldats attendent leur embarquement⁶⁶. Acapulco, à chaque départ de Galion, est donc animé par la présence des militaires qui s'aventurent en Asie. Pedro Cubero Sebastián est témoin du phénomène et il écrit dans son récit que : « *vienen de Mexico muchos Soldados, que allá se levantan para Filipinas; luego muchos forçados que por diversos delitos los echan allá* »⁶⁷. Les engagements de plein gré des militaires sont en effet assez rares et pour compenser le manque d'hommes, comme le dit Cubero Sebastián,

la vice-royauté de la Nouvelle-Espagne envoie également des prisonniers, condamnés aux galères, qui défendront l'archipel. En 1622, 94 forçats attendent à Acapulco sans doute enfermés dans les geôles du fort de San Diego⁶⁸. Les renforts apportés restent cependant bien maigres et afin de gonfler les troupes de soldats⁶⁹, des vagabonds et autres criminels sont encore enrôlés de force. Enfin, certains, désireux d'échapper à leur triste sort aux Philippines préfèrent désertir. Les autorités décident alors de remplacer *in extremis* ces soldats par de jeunes enfants, des mulâtres ou des indigènes. Sur les rives du Pacifique, à Acapulco, des enfants, âgés de 10 à 13 ans, sont alors envoyés contre leur gré et en toute illégalité⁷⁰. Ce phénomène s'explique sans doute de deux façons. D'une part les Philippines, comme l'a montré Clotilde Jacqueland, ne sont pas attractives⁷¹, elles n'engagent pas forcément à s'illustrer dans une carrière militaire dans ces dangereux confins du monde⁷². D'autre part, la corruption ravage les institutions du port. A Acapulco, il est facile de soudoyer un officier de la Couronne et de remplacer ces soldats déserteurs par de jeunes enfants. En 1650, ce sont 150 enfants qui arrivent d'Acapulco aux Philippines et le gouverneur Fajardo de se plaindre : « *son más para la escuela que para las armas* »⁷³.

- 20 Parmi les hommes qui se retrouvent également dans le port dans l'attente, tant désirée cette fois-ci, de leur embarquement vers les Philippines, nous retrouvons les missionnaires. Ils transitent en très grand nombre d'Europe vers l'Asie en parcourant les réseaux de communications des Castillans à travers le monde. Après avoir embarqué à Séville, traversé l'Atlantique, cheminé jusqu'à la ville de Mexico, ils parcourent le Chemin de l'Asie et attendent à Acapulco leur départ⁷⁴. Dominicains, augustins, franciscains et jésuites patientent ainsi fébrilement dans le port. Différents récits de voyage insistent tout d'abord sur les difficultés pour rejoindre Acapulco. Le *Camino de Asia* présente en effet bien des obstacles. Le frère dominicain, Domingo Fernández Navarrete, décrit en ces termes le parcours terrestre qui unit Mexico à Acapulco : « *Este camino sí que es malo y trabajoso, montes hasta las nubes; asperos quanto se puede dezir, ríos caudalosos...* »⁷⁵. Mais une fois arrivés dans le port, après bien des péripéties (car les mules tombent parfois dans les ravins), le climat étouffant et malsain accable encore les hommes. Fernández Navarrete, qui y est resté plusieurs mois en 1647, souffre grandement. Il qualifie le climat d'inférieur et laisse entendre à tort que le nom du lieu, Acapulco, signifie « *boca del infierno* »⁷⁶. Francesco Carletti, souligne pour sa part qu'à l'époque des pluies, la chaleur et l'humidité transforment le port en un lieu malsain et infesté de moustiques⁷⁷. Le père Cubero Sebastián dresse le même constat et déclare que le climat y est affreux⁷⁸. Ainsi, la clarisse Jerónima de la Fuente, âgée de 64 ans, qui part d'Espagne en 1621 accompagnée de huit religieuses, accablée de chaleur et de fatigue, tombe gravement malade à Acapulco⁷⁹. D'autres religieux, moins résistants qu'elle, succombent. En janvier 1632, 5 dominicains décèdent dans le port avant même de pouvoir atteindre l'Asie⁸⁰. En 1643, plusieurs jésuites d'une mission qui se destine aux Philippines tombent eux aussi malades⁸¹. Le père Bobadilla explique que le climat malsain et les moustiques font des ravages⁸².
- 21 Il faut alors imaginer le port, à peine habité pendant l'année ; il se transforme en quelques jours et s'emplit de soldats, de commerçants et de religieux. Lorsque Sebastián Cubero est à Acapulco, quatre missions de différents ordres – dominicains, augustins, franciscains et jésuites – s'y trouvent en même temps. Cubero dénombre en tout 142 religieux présents⁸³. Aux contacts des commerçants, des muletiers, des marins, des soldats, ils se mettent fébrilement au labeur. En 1632, Hernando Pérez explique que

les jésuites emploient leur temps à œuvrer pour le bien des âmes et des corps. Pendant près d'un mois, ils se rendent dans l'hôpital pour prodiguer des soins aux malades :

porque el puerto estuvo este año tan enfermo que se pudo temer algun principio de peste y no obstante esto los padres acudian al hospital y demas enfermos del pueblo a todas las horas que los llamavan no perdonando trabajo ni incomodidad en orden a ayudar a las almas de tantos necesitados de socorro⁸⁴.

- 22 Les dominicains pour leur part, installés dans l'hôpital en attendant leur embarquement, le transforment, à lire le père Aduarte, en un lieu exemplaire :

Llegaron los religiosos al Puerto de Acapulco por Quaresma: tiempo en que aun los mas descuydados se aventajan, como lo hizieron estos Padres, haciendo del Hospital, donde como pobres se avian aposentado, un muy religioso convento, con tantos exemplos de los demás como rigor⁸⁵.

- 23 Le père Cubero insiste lui aussi dans son récit sur son labeur à Acapulco mais parle également des hommes auxquels il s'adresse. À travers ses propos, on perçoit bien la dimension cosmopolite du port. Il écrit :

Hize mucho fruto en la Viña de el Señor porque en aquel tiempo acude allí mucha gente de diversas Naciones de toda la Nueva España, puse paz, y aquiete muchas discordias y pesadumbres...⁸⁶.

- 24 Il n'est pas le seul à remarquer la diversité des nations présentes à Acapulco, le père Bobadilla y fait lui aussi référence. Il recense près de 400 personnes dit-il « *de varias naciones* » prêtes à s'embarquer sur le Galion de Manille⁸⁷. Le port est en effet le lieu de toutes les rencontres. Des étrangers (de Venise, de Gênes, de Raguse, de Grèce et du royaume de France) sont même confessés en italien et en français par des jésuites⁸⁸.

- 25 Si les religieux, originaires d'Espagne mais encore d'Italie ou d'Allemagne séjournent à Acapulco en attendant leur départ, d'autres personnes y arrivent par la mer (Acapulco accueille d'ailleurs l'ambassade japonaise en 1614 qui se rendra en Europe⁸⁹). Mais ce sont principalement des marins, des soldats et des marchands de Manille qui à leur arrivée se mélangent à la population saisonnière du port. Acapulco se transforme certes en un lieu d'une très grande effervescence et diversité, Espagnols et marchandises d'Asie débarquent et inondent le sol américain, mais des hommes en provenance du monde asiatique – de la Chine à l'océan Indien – s'y mêlent encore.

- 26 Dès 1570 des esclaves asiatiques débarquent ainsi à Acapulco⁹⁰. Des indigènes de l'archipel philippin sont enrôlés de force sur le Galion de Manille⁹¹ : ils travaillent en tant qu'esclaves pour aider les marins dans les tâches les plus difficiles. D'autres encore sont tout simplement « transportés » en tant que marchandises afin d'être revendus en Amérique. En 1572, Philippe II envisage en effet de remplacer les indigènes américains qui travaillent dans les mines par des Asiatiques. Enfin d'autres esclaves, des domestiques, traversent le Pacifique car ils accompagnent leur maître. Il est surprenant de constater le nombre de ces esclaves qui au fil des ans et des traversées rejoignent Acapulco ou les terres alentours. De 1565 à 1673, Déborah Oropeza estime que près de 4 000 hommes en provenance d'Asie ont transité par le port d'Acapulco⁹² et près de 7 200 au cours des deux siècles et demi de liaison commerciale⁹³. Appelés de façon générique « *indios chinos* », nous y reviendrons, ils connaissent le sombre destin des esclaves africains. À Acapulco, lieu de tous les échanges, les esclaves font donc aussi l'objet d'un commerce très rentable⁹⁴. Le Galion de Manille apparaît ainsi comme l'un des vecteurs de la diaspora asiatique en Amérique⁹⁵. Les chiffres divergent, mais selon l'historien Slack entre 40 000 et 100 000 Asiatiques se seraient installés en Nouvelle-Espagne au cours des 250 années de liaison du Galion de Manille⁹⁶. Indéniablement Acapulco, à l'époque coloniale, est le port

d'entrée des marchandises mais également des hommes et des cultures asiatiques⁹⁷, *puerto y puerta de Asia*, pourrions-nous dire. Sur les côtes américaines, on sait que près de Colima, de nombreux Philippins libres ou esclaves débarquent clandestinement pour s'installer durablement. Leur présence au fil du temps modifie le paysage, mais encore l'architecture et les habitudes alimentaires car ils cultivent en très grand nombre, dans des plantations, un palmier des Philippines, le cocotier *cocos nucifera L.* Ce sont des maisons – *palapas* – ou encore du vin – *vino de cocos* – ou des nouveaux plats qui sont élaborés à partir de cette plante asiatique parfaitement acclimatée en Amérique⁹⁸.

- 27 D'autres Philippins s'établissent à Acapulco et travaillent en tant qu'hommes libres dans le port. Antonio García Abasolo rappelle en effet qu'au XVI^e siècle, l'interdiction de réduire en esclavage les Philippins est relativement bien respectée (en 1574 Philippe II ordonne finalement aux Espagnols de ne plus avoir d'esclaves philippins, exception faite des « maures », entendez musulmans, de l'Archipel)⁹⁹. Ils voyagent donc librement sur le Galion et s'établissent en Amérique¹⁰⁰. Quelques années plus tard ils demanderont d'ailleurs à leur famille de les rejoindre. À Acapulco, ils se consacrent aux travaux qui requièrent de la force et de l'habileté. Certains se font charpentiers, bucherons ou encore forgerons, d'autres partent s'installer à Mexico et deviennent domestiques ou barbiers¹⁰¹.
- 28 Il est cependant difficile de certifier qu'il s'agit de Philippins car à l'époque toute personne en provenance de l'Asie, des Indes orientales donc, est appelée « *indio chino* »¹⁰². On sait maintenant grâce à l'étude de Déborah Oropeza que cette dénomination recouvre en fait une très grande variété d'origines géographiques : Philippines, Chine, Macao, Japon, Moluques, Malacca, Bengale, Gujarat ou encore Goa. Pendant la période d'union des deux couronnes, l'archipel philippin est constamment fréquenté par des Portugais, et ce sont des milliers d'esclaves qui sont déplacés puis revendus aux Philippines. Il est alors surprenant, mais logique, de constater qu'à Acapulco, des hommes en provenance de l'*Estado da Índia* s'y installent ou transitent de force¹⁰³. Il peut en effet s'agir d'esclaves originaires des Moluques, ou encore de Ceylan, qui acheminés, puis achetés aux Philippines, peuvent être revendus pour plusieurs centaines de pesos en Amérique¹⁰⁴.
- 29 Si le commerce esclavagiste est finalement interdit par Philippe II dans le Pacifique, la possession d'esclaves, à titre individuel, est cependant autorisée pour les officiers de la Couronne ou les commerçants du Galion de Manille qui voyagent à son bord. Ainsi les passagers, mais encore les pilotes et même les marins voyagent-ils en compagnie d'esclaves¹⁰⁵. La loi naturellement n'est pas respectée et les gens de mer sont très actifs dans ce commerce auquel ils ne sont pas censés se livrer. Si les marins n'ont en général qu'un esclave à leurs côtés, les officiers comme les pilotes ou les capitaines en prennent plutôt 5 lors d'une traversée. Ils se livrent donc à Acapulco au trafic d'esclaves qu'il s'agisse d'hommes, de femmes ou d'enfants¹⁰⁶. Ces derniers se retrouvent alors en Amérique, à Mexico principalement, mais également à Lima¹⁰⁷, pour servir en tant que domestiques pour des particuliers ou dans des institutions religieuses. Dans le port d'Acapulco, certains travaillent à l'hôpital royal géré par l'ordre hospitalier des *Hipólitos*. En 1606, le frère supérieur Pedro Arias achète ainsi pour l'hôpital une esclave, « *recien llegada de China llamada Ursula* » pour un montant de 250 pesos¹⁰⁸. La plupart de ces esclaves sont employés par des officiers de la Couronne ou pour travailler dans les plantations de cocotiers¹⁰⁹. Bon nombre d'entre eux proviennent d'Asie, de l'*Estado da Índia*¹¹⁰, ce qui permet de mettre en lumière, à travers ce port, Acapulco, les liens planétaires qui se tissent à cette époque¹¹¹. Acapulco devient la porte d'entrée du monde asiatique mais également du monde portugais en Amérique. Nombreux sont d'ailleurs les

commerçants ou marins portugais à voyager sur le Galion de Manille en possession d'esclaves asiatiques ou africains, ce qui, comme le souligne Déborah Oropeza, doit nous permettre de comprendre que l'Afrique a également fait irruption en Amérique par le biais de l'océan Pacifique¹¹². Jorge García, un marin du Galion de Manille (mais à n'en point douter commerçant avant tout), réside à Acapulco et possède un petit esclave noir africain à son service¹¹³. Manuel Andrés, un autre marin, originaire du Portugal, possède un esclave « *de casta Malabar* »¹¹⁴, l'artilleur Domingo Sánchez Florín un esclave africain et un autre du Bengale qui, à leur arrivée à Acapulco, seront revendus puisque l'artilleur décède en mer¹¹⁵. Enfin à Acapulco, ce sont également des Japonais qui débarquent. Dans les équipages, on recense en effet des mousses ou des marins en provenance du Japon qui travaillent librement sur le Galion de Manille. Ils profitent sans doute de leur arrivée en Amérique pour tenter leur chance¹¹⁶.

- 30 Acapulco est donc le lieu de tous les échanges. C'est un avant-poste de l'Asie en Amérique¹¹⁷, mais également le point de convergence des marchandises et des hommes européens, américains et asiatiques¹¹⁸. Dans ce port nous l'avons vu, au XVII^e siècle, c'est une myriade de produits orientaux convoités à Mexico mais encore à Lima ou à Séville qui s'échangent lors de la foire annuelle. Le général don Lope de Andrada possède pour la revente à Acapulco de la cannelle, du poivre et même des civettes vivantes¹¹⁹. Le capitaine de navire San Juan Diego a pour sa part décidé de revendre dans le port plus d'une vingtaine de statuettes de la Vierge, confectionnées en Asie¹²⁰ faites d'ivoire et d'ébène¹²¹. Le contremaître Juan Miguel, originaire de Marseille, fait le commerce, pour sa part, de pièces de vaisselle chinoise d'une très grande valeur - revendues pour près de deux cents pesos - de poivre et de musc dont la revente atteint près de 400 pesos à Acapulco¹²². Jorge García possède pour finir une quantité faramineuse de ballots de soie et de marchandises en provenance de Chine¹²³. Le baron de Humboldt stupéfait des richesses échangées lors de la foire annuelle rappellera qu'il s'agit de « de la foire la plus renommée du monde »¹²⁴.
- 31 Que de richesses dans le port d'Acapulco qui tel un aimant les attire ! Et pourtant... Nous pourrions en effet imaginer la ville opulente et prospère grâce à l'arrivée massive de toutes ces marchandises précieuses, de ces hommes, mais il n'en est rien. Acapulco n'est qu'une escale sur le chemin de l'Asie¹²⁵. Les richesses y transitent mais n'enrichissent ni la ville ni ses habitants. Bruzen de la Martinière dans son dictionnaire géographique écrit d'ailleurs que la ville « a plutôt l'air d'un misérable bourg où se tient [cependant] toutes les années la principale Foire de la Mer du Sud, et qui est le rendez-vous des Négociants Chinois »¹²⁶. La situation d'Acapulco, comme le souligne Beatriz Palazuelos dans sa thèse, est en fait paradoxale¹²⁷, car si le port occupe une position stratégique entre l'Amérique et l'Asie, voire entre l'*Estado da India* et l'Europe¹²⁸, il ne parviendra jamais à se développer. Pour quelles raisons ? Premièrement, la fraude et la corruption règnent¹²⁹, deuxièmement et surtout, tous ceux qui le peuvent préfèrent s'en échapper au plus vite pour rejoindre Mexico¹³⁰. La ville d'Acapulco est en effet mortifère. Le climat y est malsain¹³¹ et les infrastructures du port en nombre insuffisant et inadaptées¹³². Les maisons sont peu nombreuses et pour la plupart faites de paille¹³³, un incendie ravage d'ailleurs le bourg en 1648¹³⁴. Le port d'Acapulco est certes idéal, l'un des meilleurs du monde écrit-on à l'époque¹³⁵, grand, protégé des vents comme le rappelle Murillo Velarde¹³⁶, mais la ville ne s'apparente en rien à une cité portuaire digne de ce nom « *ni se puede llamar Ciudad, ni aun Villa, y con dificultad merece el nombre de Aldea* »¹³⁷. La construction des galions de Manille se

fait d'ailleurs dans l'arsenal du Cavite aux Philippines¹³⁸, celui d'Acapulco ne construira jamais ce type d'embarcations.

- 32 Ainsi donc, Acapulco, sur la côte Pacifique, apparaît comme un relais entre Manille et Mexico. Si ce port ne peut être assimilé à une frontière¹³⁹, car il connecte les mondes asiatique et américain et facilite toutes sortes d'échanges, il n'est rien de plus qu'un lieu de passage, une « pauvre plage » selon les mots de Chaunu¹⁴⁰. C'est Mexico, la capitale de la vice-royauté, qui occupe en fait une place prépondérante entre Manille¹⁴¹ et Séville et qui monopolise les hommes, les savoirs et les marchandises¹⁴². L'importance de la capitale est telle qu'elle parvient à se transformer en un centre de pouvoir et en un lieu de production intellectuelle qui diffuse à travers le monde des connaissances sur l'Asie¹⁴³. Mexico devient en effet le centre névralgique des communications, du commerce¹⁴⁴ et des savoirs. Son importance est telle qu'il est désormais possible d'envisager qu'elle puisse égaler des centres de décision comme Rome ou Madrid¹⁴⁵. Dans ce contexte, Acapulco joue certainement un rôle déterminant, car c'est l'un des maillons de la chaîne de communications des Castillans¹⁴⁶, mais voilà tout. Son rôle et son existence restent périphériques. En définitive, Acapulco permet humblement à la grande Mexico de s'enrichir et de s'abreuver de richesses orientales. Balbuena illustre parfaitement cette réalité. Dans son œuvre, *Grandeza mexicana*¹⁴⁷, qui glorifie la ville Mexico – centre du monde et du commerce interocéanique¹⁴⁸ – il ne mentionnera jamais Acapulco. Et lorsqu'il écrira : « *En ti se junta España con la China, Italia con Japón*¹⁴⁹ », ce ne sera pas pour décrire Acapulco, que ces vers auraient parfaitement pu illustrer, mais naturellement Mexico.

NOTES

1. Dans le dictionnaire de Sebastián de Covarrubias, on trouve à l'entrée *puerto* cette définition : « *Lugar en las riberas del mar acomodado para recogerse en el los navios, sin que sean fatigados de las tempestades. Algunos destos son naturales, que naturaleza los dispuso cercandolos de peñas, y dexando una entrada angosta en ellos. Otros son hechos con industria de los hombres, para el mismo efecto. Dixose del nombre Latino portus, à portando: porque por el se traen las mercaderías y mantenimientos* », *Tesoro de lengua castellana o española*, Madrid : Luis Sánchez impresor, 1611, p. 599.
2. La route du retour de Manille vers l'Amérique, appelée la *vuelta del poniente*, a été trouvée par Andrés de Urdaneta, il aura fallu plus de 50 ans pour que la Castille, depuis l'Amérique, soit en mesure de se rendre en Asie mais surtout d'en revenir.
3. Fray Bartolomé de LETONA, *Perfecta religiosa: contiene tres libros* (1662), Puebla : viuda de Juan Borga, fol. 14r° du prologue.
4. Serge Gruzinski rappelle que « dès la fin des années 1560, l'Asie débarque en Nouvelle-Espagne : les marchandises précieuses entrent dans la rade d'Acapulco avec les premiers Philippins. À chaque voyage du Galion de Manille la connexion Pacifique se renforce ». Voir son ouvrage, *Les quatre parties du monde. Histoire d'une mondialisation*, Paris : La Martinière, 2004, p. 117.
5. Vito ALESSIO ROBLES, *Acapulco, Saltillo y Monterrey en la historia y leyenda*, Mexico : Editorial Porrúa, 1978, p. 13-14. On peut y accéder par la mer en empruntant deux passages. Le premier appelé la Bocana. Il se situe entre la pointe du Diamant et l'île de Roqueta (appelée également

Grifo), c'est un vaste passage d'est en ouest de plus d'un kilomètre. Le deuxième, plus étroit, appelé la Boca Chica, est situé entre la terre ferme et l'île de Roqueta, un passage de deux cent trente mètres.

6. *Ibid.*, p. 15. En 1886, pour atténuer la chaleur oppressante, la montagne fut en partie coupée afin faire de circuler l'air, c'est ce que l'on appelle maintenant la *Quebrada*.

7. Clotilde JACQUELARD, *De Séville à Manille, les Espagnols en mer de Chine*, Paris : les Indes savantes, 2015, p. 192.

8. Alexandre de HUMBOLDT, *Essai politique sur le royaume de la Nouvelle-Espagne* (1811), Paris : chez F. Schoell Libraire, t. 4, livre 5, p. 386-387.

9. Don Pedro Cubero Sebastián, de passage à Acapulco, lors de son tour du monde, écrit ces lignes sur Acapulco : « *Es uno de los mas hermosos Puertos del mar del Sur; celebre por el Galeon, que viene allí de Filipinas; muy seguro para las Naos; porque se puede cerrar con una cadena; y por gran tempestad que aya, el Galeon está muy seguro, porque es una Abadia rodeada toda de montes* ». Don Pedro CUBERO SEBASTIÁN, *Breve relación de Peregrinación que ha hecho de la mayor parte del mundo* (1680), Madrid : Juan García Infanzon, p. 339.

10. Manuel Carrera Stampa souligne le rôle primordial de la Nouvelle-Espagne et de ses réseaux de communication, il écrit : « *A través del territorio de la Nueva España (Acapulco-México-Veracruz), el mundo se surtía de uno a otro extremo* ». Voir son article, « *Las ferias novohispanas* », *Historia Mexicana*, 2 (3), Mexico : Colegio de México, 1953, p. 333.

11. Andrés del CASTILLO, « *Acapulco presidio de infidentes 1810-1821* », in : Ana Carolina IBARRA (coord.), *La independencia en el sur de México*, Mexico : UNAM, 2004, p. 167.

12. Ramón María SERRERA, « *El camino de México a Acapulco* », in : *El Galeón de Manila. Catálogo*, Madrid : Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, 2000, p. 39-49.

13. Acapulco est en effet situé à 416 km de la ville de Mexico et il a été en partie choisi car il se trouve relativement proche de celle-ci. M. CARRERA STAMPA, art. cit, p. 329 et Pierre CHAUNU, « *Le Galion de Manille. Grandeur et décadence d'une route de la soie* », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, Paris : École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1951, p. 453.

14. Pierre Chaunu insiste sur les différentes liaisons maritimes qui unissent Acapulco à l'Asie, mais également au Pérou, ou encore aux côtes pacifiques de la Nouvelle-Espagne (la Californie, l'isthme de Tehuantepec, le Realejo, le Costa Rica et Guayaquil). Pierre CHAUNU, *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques (XVI^e, XVII^e, XVIII^e siècles). Introduction, méthodologie et indices d'activité*, Paris : S.E.V.P.E.N, 1960, p. 64. Voir également, José Miguel HERRERA REVIRIEGO, « *Acapulco, centro de comunicaciones: Comercio, consumo y corrupción en los galeones de Manila de mediados del siglo XVII* », *Fòrum de recerca*, 16, Castellón : Universitat Jaume I, 2011, p. 111.

15. P. CHAUNU, art. cit., p. 458.

16. William Lytle SCHURZ, *El Galeón de Manila* (1939), Madrid : Ediciones de Cultura Hispánica, 1992, p. 312-13. Ce commerce entre le Pérou et les Philippines ne reprendra qu'en 1779.

17. P. CHAUNU, art. cit., p. 458.

18. W. L. SCHURZ, *op. cit.*, p. 313.

19. Mariano BONIALIAN, *El Pacífico y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784)*, Mexico : El Colegio de México, 2012, p. 80.

20. W. L. SCHURZ, *op. cit.*, p. 312-314. Mariano Bonialian étudie plus précisément l'importance du trafic illicite entre Acapulco et Lima (de la fin du XVII^e au XVIII^e siècle) et remet en question le concept de « lac espagnol ». Il remarque en effet l'importance du rôle des marchands de la Nouvelle-Espagne et du Pérou dans les échanges commerciaux (légaux et illégaux) de l'océan Pacifique. M. BONIALIAN, *op. cit.*

21. Antonio Vázquez de Espinosa dans son *Compendio y descripción de las Indias Occidentales*, écrit sur Acapulco ces lignes et souligne l'importance des distances parcourues par le Galion : « *El famoso puerto de Acapulco es el principal, donde se embarcan par las Islas Philipinas, navegacion mas larga que la de España a las Indias* ». Voir son ouvrage, *Compendio y descripción de las Indias*

Occidentales (1629), transcrito del manuscrito original por Charles Upson Clark, Smithsonian Miscellaneous Collections, 108, Washington : Smithsonian Institution, 1948, libro 6, capítulo 1, p. 248.

22. Sur les marchandises débarquées à Acapulco en provenance du Japon voir, Juan GIL, *La India y el Lejano Oriente del Siglo de Oro*, Séville : Biblioteca de Temas Sevillanos, 2011, p. 334-335.

23. W. L. SCHURZ, *op. cit.*, p. 69 et Carmen YUSTE, « Un océano de intercambios », in : *El Galeón de Manila. Catálogo...*, p. 138-150.

24. Carmen YUSTE, « El galeón en la economía colonial », in : Elías TRABULSE et Fernando BENÍTEZ (dir.), *El Galeón del Pacífico. Acapulco-Manila. 1565-1815*, Mexico : Gobierno Constitucional del Estado de Guerrero, 1992, p. 111.

25. *Ibid.*, p. 143-144.

26. Afin de contourner la législation, certains commerçants de la vice-royauté de la Nouvelle-Espagne demandent à un membre de leur famille ou à un homme de confiance de s'installer aux Philippines (8 ans minimum). Cet homme de main se livre ainsi à des transactions commerciales pour leur compte depuis l'archipel philippin et leur permet de faire directement l'achat, sur place à Manille, des marchandises qu'ils convoient. De puissants commerçants, de plus, ne prennent pas la peine de se rendre à Acapulco et préfèrent envoyer des « *encomenderos comisionistas* » qui s'occupent dans le port d'Acapulco, lors de la *Feria*, d'acheter les biens en provenance d'Asie pour leur compte. W. L. SCHURZ, *op. cit.*, p. 310 et Eduardo MIRANDA ARRIETA, « El último puerto de Acapulco después del último Galeón del Pacífico », *Tzintzun. Revista de Estudios Históricos*, 19, Morelia : Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, 1994, p. 31.

27. Officiellement la foire doit se dérouler sur une trentaine de jours du 20 janvier au 20 février, mais à la demande des commerçants et sur dérogation du vice-roi elle se prolonge en général pendant deux à trois mois. M. CARRERA STAMPA, *art. cit.*, p. 330.

28. *Ibid.*

29. E. MIRANDA ARRIETA, *art. cit.*, p. 30-31.

30. W. L. SCHURZ, *op. cit.*, p. 314. Voir également sur la redistribution, par des voies de commerce illégal, des marchandises asiatiques dans la vice-royauté du Pérou, l'ouvrage récent de M. BONIALIAN, *China en América colonial. Bienes, mercados, comercio y cultura del consumo desde México hasta Buenos Aires*, Mexico/Buenos Aires : Instituto Mora/Biblos, 2014.

31. Fray Diego ADUARTE, *Historia de la Santa Provincia del Santo Rosario de Filipinas, Japón y China* (Manille, 1640), Zaragoza : Domingo Gascon Infanzon, 1693. On lit : « *donde estava el Virrey, que iba al Pirú, y muchos peruleros, y Mexicanos* », fol. 389.

32. M. BONIALIAN, « México, epicentro semiinformal del comercio hispanoamericano (1680-1740) », *América Latina en la Historia Económica*, 35, Mexico : Instituto Mora, 2011, p. 15. Voir également un article récent du même auteur qui insiste sur le déploiement des marchandises asiatiques à l'échelle du continent dans la vice-royauté du Pérou mais également à Buenos Aires ou encore dans les Caraïbes : *Idem*, « El Galeón de Manila y el comercio entre Filipinas, México y Perú en la época colonial », in : *Tornaviaje. La Nao de China y el Barroco en México. 1565-1815*, Puebla : Gobierno del estado de Puebla/Museo Internacional del Barroco, 2016, p. 38-43 et celui paru dans le même ouvrage de Guillermina del VALLE PAVÓN, « El consulado de la ciudad de México en el comercio con Europa y Asia », in : *Tornaviaje...*, p. 20-25.

33. M. BONIALIAN, « México... », *op. cit.*, p. 150-153.

34. Cité par Juan GIL, *op. cit.*, p. 191. Comedia de Lope de Vega datant de 1618.

35. E. MIRANDA ARRIETA, *art. cit.*, p. 32.

36. Pedro Murillo Velarde rappelle qu'en plus de la cochenille, le Galion transporte des munitions pour les soldats, de l'argent naturellement, mais encore du *papel sellado*, du vin pour célébrer les offices ou des bulles papales... Pedro MURILLO VELARDE, *Geographia historica. Libro IX. De la America*, Madrid : Imprenta de Don Augustin de Gordejuela y Sierra, 1752, p. 101.

37. Prologue de Leoncio Cabrero Fernández de l'ouvrage de W. L. SCHURZ, *op. cit.*, p. 24-25 et Beatriz PALAZUELOS, *Acapulco et le Galion de Manille, la réalité quotidienne au XVII^e siècle*, Université de la Sorbonne Nouvelle-Paris III, 2012 (thèse de doctorat consultable en ligne sur HAL. En octobre 2016, cette thèse a été publiée aux éditions de l'Harmattan), p. 305-308.
38. Giovanni Francesco GEMELLI CARERI, *Voyage autour du monde (1699-1700)*, in : *Le Mexique à la fin du XVII^e siècle vu par un voyageur italien Gemelli Careri*, présentation de Jean-Pierre BERTHE, Paris : Calman-Lévy, 1968, p. 84.
39. P. CUBERO SEBASTIÁN, *op. cit.*, p. 340.
40. G. F. GEMELLI CARERI, *op. cit.*, p. 83. Bruzen de la Martinière reprend sans aucun doute, dans son dictionnaire géographique datant du début du XVIII^e siècle, les propos du voyageur italien que nous venons de citer. Il écrit : « Il se trafique à Acapulco, dans ce petit espace de temps, pour plusieurs millions : de sorte que tout le monde gagne alors beaucoup, et qu'un More ne travaillera à moins d'une piastre par jour. Aussi toute la ville ne subsiste que du revenu du Port qui fournit à l'entretien des Hôpitaux, des Convens et des Missionnaires ». Antoine-Augustin BRUZEN de la MARTINIÈRE, *Le grand dictionnaire géographique et critique par M. Bruzen géographe de sa Majesté Catholique Philippe V roi des Espagnes et des Indes*, La Haye/Amsterdam/Rotterdam : P. Gosse/H. Uytwerf/J. D. Beman, 1726, t. 1, p. 41.
41. Fernando SERRANO MANGAS, « Caminos en el Océano », in : *Pacífico: España y la aventura de la Mar del Sur*, Madrid : Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, 2013, p. 251.
42. G. F. GEMELLI CARERI, *op. cit.*, p. 82. Un autre voyageur italien, au début du XVII^e siècle, Francesco Carletti, bien qu'admiratif face à la beauté de la baie et du port, écrit ces quelques mots éloquentes : « *Llegamos en el mes de junio al nunca bastante, por hermoso y seguro, puerto de Acapulco con capacidad para innumerables naves [...] en este puerto no hay mas habitacion que acaso veinte casas de españoles...* ». Francesco CARLETTI, *Razonamientos de mi viaje alrededor del Mundo. 1594-1606*, estudio preliminar, traducción y notas de Francisca PERUJO, Mexico : Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), 1976. p. 64.
43. G. F. GEMELLI CARERI, *op. cit.*, p. 82.
44. M. CARRERA STAMPA, art. cit., p. 333.
45. B. PALAZUELOS, *op. cit.*, p. 191-192. Elle explique que bon nombre de ces esclaves sont employés au service des officiers de la Couronne qui travaillent à la réparation des galions, à la coupe du bois, à la construction des bâtiments et au débarquement des marchandises.
46. *Ibid.*, p. 84.
47. *Ibid.*, p. 176.
48. *Ibid.*, p. 74-79. Dans ces pages, Beatriz Palazuelos fait le portrait de cet homme d'Église qui jouit d'un statut particulier à Acapulco et qui se livre parfois à des malversations en exigeant des sommes d'argent très élevées pour les funérailles des passagers qui, moribonds traversent le Pacifique, puis décèdent dans le port.
49. *Ibid.*, p. 186.
50. Josefina MURIEL, *Hospitales de la Nueva España: Fundaciones del siglo XVI*, Mexico : UNAM, 1990, p. 216-223.
51. B. PALAZUELOS, *op. cit.*, p. 64.
52. Antonio Vázquez de Espinosa décrit, au début du XVII^e siècle, la population permanente du port : « [El puerto] *tiene hasta 70 vezinos espanoles, y otros tantos mulatos, y negros libres, y esclauos que viuen en el, es de mucho trato respeto de las Naos que vienen de Philipinas, prouee en el el virrey de Mexico vn alcalde mayor para que administre Justicia, ay en el presidio de espanoles, y oficiales Reales Contador, y tesorero, que cobran, y administran la hazienda de su Magestad y los derechos de las naos que van, a las islas Philipinas, y vienen de ellas, este puerto es del distrito de la audiencia y Arzobispado de Mexico* ». A. VÁZQUEZ DE ESPINOSA, *op. cit.*, libro 6, capítulo 1, p. 248.
53. Vito ALESSIO ROBLES, *op. cit.*, p. 57 (qui cependant ne donne pas ses sources).
54. *Ibid.*, p. 56.

55. G. F. GEMELLI CARERI, *op. cit.*, p. 77.
56. Paulina MACHUCA CHÁVEZ, « Colima y Manila: Dos ciudades hermanadas por la historia », *Portes. Revista mexicana de estudios sobre la Cuenca del Pacífico*, 4 (8), Colima : Universidad de Colima, 2010, p. 7 et p. 11.
57. Raquel Ofelia BARCELÓ QUINTAL, « Acapulco, frontera comercial del reino español (1565-1815) », in : Marta María MANCHADO LÓPEZ et Miguel LUQUE TALAVÁN (coords.), *Fronteras del mundo hispánico: Filipinas en el contexto de las regiones liminares novohispanas*, Cordoue : Universidad de Córdoba, 2011, p. 373.
58. Sur l'importance des muletiers à l'époque coloniale en Nouvelle-Espagne voir, Bernd HAUSBERGER, « En el camino. En busca de los arrieros novohispanos », *Historia Mexicana*, 64 (1), Mexico : El Colegio de México, 2014, p. 65-104.
59. Il y eut même des muletiers philippins en Nouvelle-Espagne, voir à ce propos l'article d'Edouard R. SLACK, « Orientalizing New Spain: Perspectives on Asian Influence in colonial Mexico », *México y la Cuenca del Pacífico*, 15 (43), Guadalajara : Universidad de Guadalajara, 2012, p. 97-127 cité par José Antonio CERVERA, *Tras el sueño de China. Agustinos y dominicos en Asia Oriental a finales del siglo XVI*, Madrid/Mexico : Plaza y Valdés, 2013, p. 283.
60. M. HERRERA REVIRIEGO, art. cit., p. 106.
61. Rafaelle MORO ROMERO, « ¿Una práctica poco visible? La demanda de limosnas "indígena" en la Nueva España del siglo XVIII (arzobispado de México) », *Estudios de Historia Novohispana*, 46, Mexico : UNAM, 2012, p. 115-172. Danièle DEHOUE, « L'apparition d'une mémoire afro-indienne dans le Mexique colonial : les tribulations d'un saint sur la route d'Acapulco », in : *Mémoires en devenir. Amérique latine XVI^e-XX^e siècle*, Bordeaux : Maison des Pays Ibériques, 1994, p. 113-135.
62. Luke CLOSSEY, « Merchants, migrants, missionaries, and globalization in the early-modern Pacific », *Journal of Global History*, 1, Cambridge : Cambridge University Press, 2006, p. 54.
63. Archivum Romanum Societatis Iesu (ARSI), Peru historia, Peru 19, fol. 102. Lettre écrite par Gonzalo de Belmonte dans la ville de Los Reyes, le 25 avril 1601, et adressée au Père Général de la Compagnie de Jésus à Rome : « *Aunque los padres portugueses son siervos de N. S. no sé que tienen los españoles no se llevan bien unos con otros* ».
64. Archivo General de Indias (AGI), Contratación, legajo (leg.) 361b, n. 7, Auto de bienes de difuntos de San Juan Diego, año de 1624, fol. 15-18 (inventaire) : « *un pliego de cartas yntitulado a [?] Fernandez boticario, [...], mas otras 10 cartas cerradas que parecen ser para becinos de mexico y en el puerto* ».
65. Romain BERTRAND, *Le long remords de la Conquête. Manille-Mexico-Madrid. L'affaire Diego de Ávila (1577-1580)*, Paris : Éditions du Seuil, 2015, p. 160.
66. Ostwald SALES COLÍN, « La escasez de soldados en las Filipinas de la primera mitad del siglo XVIII », in : Antonio GUTIÉRREZ ESCUDERO et María Luisa LAVIANA CUETOS (coords.), *Estudios sobre América. Siglos XVI-XX*, Séville : Universidad de Sevilla, 2005, p. 799-780.
67. P. CUBERO SEBASTIÁN, *op. cit.*, p. 340.
68. O. SALES COLÍN, art. cit., p. 780 et A. Del CASTILLO, art. cit, p. 170.
69. Clotilde Jacquelard rappelle cependant que « derrière l'étiquette de 'soldat' voyageaient, en réalité, tous ceux que la colonisation mexicaine rejetait », voir son ouvrage, p. 199.
70. O. SALES COLÍN, art. cit., p. 787.
71. C. JACQUELARD, *op. cit.*, p. 198-200.
72. Rubén CARRILLO, « Asia llega a América. Migración e influencia cultural asiática en Nueva España (1565-1815) », *Asiadémica. Revista de estudios sobre Asia Oriental*, 3, Barcelone : Universidad Autónoma de Barcelona, 2014, p. 90. Il cite l'œuvre de Carlos de Sigüenza y Góngora comme source d'information littéraire sur Acapulco. Nous transcrivons par exemple ce passage tiré de son livre, *Infortunios de Alonso Ramírez*, publié au XVII^e siècle, qui relate les aventures du protagoniste qui décide, tel un banni, de s'embarquer pour les Philippines : « *Desesperé entonces de poder ser algo, y hallándome en el tribunal de mi propia conciencia, no sólo acusado, sino convencido de*

inútil, quise darne por pena de este delito la que se da en México a los que son delincuentes, que es enviarlos desterrados a las Filipinas. Pasé, pues, a ellas en el galeón “Santa Rosa”, que (a cargo del general Antonio Nieto, y de quien el almirante Leandro Coello era piloto) salió del puerto de Acapulco para el de Cavite el año 1682 ». Carlos de SIGÜENZA y GÓNGORA, *Infortunios de Alonso Ramírez* (1690), Buenos Aires : Espasa-Calpe Argentina, 1951, p. 36-37.

73. O. SALES COLÍN, art. cit., p. 787.

74. Delphine TEMPÈRE, « Y los que de Manilla van a nueva España dizen que van de la China a Castilla. Les enjeux des voies océaniques du Pacifique et du Galion de Manille », in : Louise BÉNAT-TACHOT et Miguel RODRÍGUEZ (coords.), *Le Pacifique. XVI^e-XXI^e siècle (1513-2013)*, Paris : Le Manuscrit, à paraître.

75. Domingo FERNÁNDEZ NAVARRETE, *Tratados historicos, politicos, ethicos y religiosos de la Monarquia de China*, Madrid : Imprenta Real/Juan García Infançon, 1676, fol. 297.

76. D. FERNÁNDEZ NAVARRETE, *op. cit.*, fol. 298 et 299. « En lengua de la tierra quiere decir: Boca del infierno » et « El temple es infernal, conforme al nombre que tiene ».

77. F. CARLETTI, *op. cit.*, p. 64. « En el resto del año, y máxime en tiempo de lluvias, como era entonces cuando llegamos, no vive allí casi nadie, por ser lugar muy malsano y cenagoso ».

78. P. CUBERO SEBASTIÁN, *op. cit.*, p. 339 et p. 340. « El lugar es pequeño y de malissimo temple ». Quelques lignes plus loin, il écrit encore « Es horror habitar en el [puerto de Acapulco] ».

79. Fray Bartolomé de LETONA, *Perfecta religiosa...*, libro 1, fol. 41v°.

80. ARSI, *Philippinas Litterae annuae*, Philip. 7-1, fol. 4. Récit de voyage écrit à Manille par le père Hernando Pérez, en 1632, contenu dans les lettres du collège de Manille.

81. ARSI, *Historia Philippinas*, Philip. 11, fol. 235. Lettre écrite par le père Bobadilla à Manille, le 6 août 1643, adressée au Père Général de la Compagnie à Rome, qui retrace le voyage de Mexico aux Philippines des missionnaires jésuites.

82. *Ibid.*

83. P. CUBERO SEBASTIÁN, *op. cit.*, p. 340.

84. ARSI, *Philippinas Litterae annuae*, Philip. 7-1, fol. 4. Récit de voyage...

85. F. D. ADUARTE, *op. cit.*, fol. 22.

86. P. CUBERO SEBASTIÁN, *op. cit.*, p. 341.

87. ARSI, *Historia Philippinas*, Philip. 11, fol. 235. Lettre écrite par le père Bobadilla...

88. *Monumenta Mexicana*, t. 4, 1596-1599, Rome : Institutum Historicum Societatis Iesu, 1976, p. 70, lettres annuelles de la Nouvelle-Espagne, mission du port d'Acapulco datant de 1595.

89. Sur la venue des Japonais en Nouvelle-Espagne, en 1610, puis en 1614, voir, Miguel LEÓN-PORTILLA, « La embajada de los japos en México. El testimonio en náhuatl del cronista Chimalpahin », in : *El Galeón del Pacífico. Acapulco-Manila...*, p. 137-151.

90. Déborah OROPEZA, « La esclavitud asiática en el virreinato de la Nueva España, 1565-1673 », *Historia Mexicana*, 61 (1), Mexico : Colegio de México, 2011, p. 7.

91. J. GIL, *op. cit.*, p. 277-284. Il recense la présence de mousses *chinos*, sans doute philippins, à bord du Galion de Manille. Pierre Chaunu mentionne également leur présence et écrit que « la navigation entre Acapulco et Manille n'est possible, au retour, qu'avec les équipages tagalogs embarqués de force à Manille ». Voir son ouvrage, *Conquête et exploitation des nouveaux mondes. XVI^e siècle* (1969), Paris : PUF, 1995, p. 289.

92. D. OROPEZA, art. cit., p. 32.

93. Information tirée de l'article de Rubén Carrillo qui cite la thèse inédite de Déborah Oropeza, *Los 'indios chinos' en la Nueva España: La inmigración de la Nao de China, 1565-1700*, soutenue en 2007 au Colegio de México, p. 78-79. Voir son article, R. CARRILLO, art. cit., p. 83.

94. Rudy P. GUEVARRA, « Filipinos in Nueva España: Filipino-Mexican Relations, Mestizaje, and Identity in Colonial and Contemporary Mexico », *Journal of Asian American Studies*, 13 (3), Baltimore : Johns-Hopkins University Press, 2011, p. 391. Il écrit, « Pacific ports such as Acapulco

were used as docking stations to deliver these slaves into Mexico and other parts of South America ».

95. R. CARRILLO, art. cit., p. 82.

96. *Ibid.* Chiffre donné par Rubén Carrillo (quoi qu'il extrapole à 120 000) qui cite Edouard R. SLACK, « Sinifying New Spain: Cathays's Influence on colonial Mexico via the *Nao de China* », in : Walton LOOK LAI et Chee-Beng TAN (coords.), *The Chinese in Latin America and the Caribbean*, Leiden/Boston : Brill, 2010, p. 8. L'historien nord-américain donne en fait une fourchette allant de 40 000 à 60 000 et pense que le nombre de 100 000 pourrait facilement être atteint.

97. R. P. GUEVARRA, art. cit., p. 399. « *As the main port of entry, Acapulco, Guerrero, was the center of migration. From Acapulco, Filipinos fanned out and made their way along el camino de China to Oaxaca, Puebla, Michoacán, Jalisco, Puerto Vallarta, Guanajuato, Vera Cruz, and Mexico City. They also settled in Baja and Alta California* ». C'est également au niveau alimentaire et artistique que transitent par Acapulco de nouveaux plats ou boissons, le *ceviche*, la *tuba*, ou encore les porcelaines de Chine ou les laques du Japon. Voir, R. CARRILLO, art. cit., p. 85-88.

98. P. MACHUCA CHÁVEZ, art. cit., p. 13 et B. PALAZUELOS, *op. cit.*, p. 185.

99. Antonio GARCÍA ABASOLO, « Los chinos y el modelo colonial español en Filipinas », *Cuadernos de Historia Moderna*, 10, Madrid : Universidad Complutense, 2011, p. 228. Il écrit « *a partir de los años ochenta del siglo XVI la esclavitud filipina se prohibió con bastante eficacia; los filipinos que se embarcaron en Manila con destino a Acapulco lo hicieron normalmente como súbditos libres de la corona española* » ; néanmoins, Déborah Oropeza nuance quelque peu cette affirmation et souligne qu'en dépit des interdictions, des esclaves philippins transitent toujours par le Galion de Manille, D. OROPEZA, art. cit., p. 18.

100. Certains voyagent librement, d'autres désertent après avoir été enrôlés de force sur le Galion de Manille, puis décident de s'installer en Nouvelle-Espagne comme le rappelle R. P. GUEVARRA, art. cit., p. 392.

101. R. CARRILLO, art. cit., p. 83-84. Il cite l'exemple d'un Philippin originaire de Cebu qui de transit à Acapulco s'installe à Mexico en 1680 en tant que barbier.

102. D. OROPEZA, art. cit., p. 17.

103. J. GIL, *op. cit.*, p. 148-152.

104. Certains d'entre eux, de Calicut notamment, arrivent même dans la péninsule Ibérique, à Séville, comme le souligne, sources à l'appui, Juan Gil dans son ouvrage, p. 154-162.

105. D. OROPEZA, art. cit., p. 9-10.

106. *Ibid.*, p. 16. Le pilote de navire Juan Garibo vend ainsi à Acapulco, au XVII^e siècle, un jeune esclave âgé de dix ans à peine. Baltasar de Pereyra achète pour sa part une esclave *chinilla* de 12 ans.

107. Juan GIL, *op. cit.*, p. 264.

108. AGI, Contratación, leg. 503a, n° 6, ramo 2, Auto de bienes de difuntos de Juan Miguel, año de 1606, fol. 19-26 (vente aux enchères).

109. D. OROPEZA, art. cit., p. 36.

110. A. GARCÍA ABASOLO, art. cit., p. 228. Il cite la thèse de Déborah Oropeza et indique que sur 7 200 esclaves asiatiques près de la moitié provient de l'*Estado da India*. En guise d'exemple, le procureur général des îles Philippines, Hernando de los Ríos Coronel, se rend en Nouvelle-Espagne en 1618 accompagné, entre autres, de deux esclaves, l'un de « Chine » et l'autre de Ternate, information tirée de J. GIL, *op. cit.*, p. 269.

111. Sanjay SUBRAHMANYAM, *L'Empire portugais d'Asie. 1500-1700* (1983), Paris : Editions Points, 2013, p. 206-215, avait déjà souligné l'importance des circuits commerciaux de dimensions planétaires.

112. D. OROPEZA, art. cit., p. 29.

113. AGI, Contratación, leg. 390, n° 1, ramo 4, Auto de bienes de difuntos de Jorge García, año de 1636, fol. 35-50 (testament).

114. AGI, Contratación, leg. 396a, n° 4, ramo 8, Auto de bienes de difuntos de Manuel Andrés, año de 1638, fol. 31-34 (testament).
115. AGI, Contratación, leg. 396a, n° 4, ramo 9, Auto de bienes de difuntos de Domingo Sánchez Florín, año de 1638, fol. 33-35 (pouvoir du mourant afin de faire rédiger son testament).
116. J. GIL, *op. cit.*, p. 344-355.
117. Acapulco occupe indéniablement une position stratégique car, comme le rappelle Serge Gruzinski, les Indes occidentales sont déjà un prolongement et un avant-poste des Indes orientales. Voir son ouvrage, *L'Aigle et le Dragon. Démesure européenne et mondialisation au XVI^e siècle*, Paris : Fayard, 2012, p. 411.
118. D. OROPEZA, art. cit., p. 50. Elle écrit : « *La nao de China se convirtió de esta manera en una extensión del nutrido tráfico de esclavos en Asia, y condujo al centro del virreinato novohispano a miles de esclavos asiáticos, quienes se sumaron a una ya diversa sociedad de raíces americanas, europeas y africanas* ».
119. AGI, Contratación, leg. 292, n° 1, ramo 7, Auto de bienes de difuntos de don Lope de Andrada, año de 1610, fol. 23-35 (inventaire).
120. W. L. SCHURZ, *op. cit.*, p. 29. Dans le prologue de l'ouvrage de Schurz, Leoncio Cabrera rappelle que « *los marfiles de procedencia china a partir del siglo XVII casi tenían como destino final la Nueva España* ». Sur la production d'objets artistiques ou religieux élaborés en Asie, et afin de consulter un très beau catalogue d'exposition sur le Galion de Manille, voir l'article de Gauvin Alexander BAILEY, « *Arte y arquitectura en el mundo católico: Entre Asia y América Latina* », dans l'ouvrage déjà cité : *Tornaviaje...*, p. 90-95.
121. AGI, Contratación, leg. 361b, n° 7, Auto de bienes de difuntos de San Juan Diego, año de 1624, fol. 15-18 (inventaire) : « *Doce hechuras de marfil en tabla y ebano con sus cadenillas de plata* », mais encore « *treze hechuras pequeñas de marfil de nuestra señora* » et « *un fardillo 40 mantas de Chincheo* ».
122. AGI, Contratación, leg. 503a, n° 6, ramo 2, Auto de bienes de difuntos de Juan Miguel, año de 1606, fol. 19-26 (vente aux enchères).
123. AGI, Contratación, leg. 390a, n° 1, ramo 4, Auto de bienes de difuntos de Jorge García, año de 1636, fol. 35-50 (testament).
124. A. de HUMBOLDT, *op. cit.*, t. 4, livre 5, p. 404.
125. Pierre Chaunu qualifie Acapulco de « *site épisodique* », il déclare d'ailleurs que ce n'est qu'un avant-poste de Mexico conquérant et impériale face au Pacifique, *Les Philippines...*, p. 65.
126. A. BRUZEN de la MARTINIÈRE, *op. cit.*, p. 40.
127. B. PALAZUELOS, *op. cit.*, p. 200.
128. R. CARRILLO rappelle que « *el puerto de Acapulco se configuró por su estratégica posición en el entronque de nuevas rutas comerciales que enlazaban Asia, África, América y Europa* », art. cit., p. 81. Marina Alfonso Mola et Carlos Martínez Shaw soulignent pour leur part qu'Acapulco faisait partie d'un très vaste réseau de communications. « *En suma, el eje Sevilla-Veracruz-México-Acapulco-Manila sirvió de vía permanente para una comunicación que será de hombres y mujeres, de metales preciosos y productos exóticos y, finalmente, de corrientes intelectuales, religiosas, y artísticas, a todo lo largo de los tiempos modernos* ». « *Introducción* », in : *El Galeón de Manila. Catálogo...*, p. 23.
129. M. HERRERA REVIRIEGO, art. cit., p. 112-115.
130. Dans l'ouvrage littéraire de Sigüenza y Góngora ces caractéristiques paradoxales du port sont exposées : « *Está este puerto en altura de 16 gr. 40 m. a la banda del Septentrión, y cuanto tiene de hermoso y seguro para las naos que en él se encierran, tiene de desacomodado y penoso para los que lo habitan, que son muy pocos, así por su mal temple y esterilidad del paraje, como por falta de agua dulce, y aun del sustento, que siempre se le conduce de la comarca, y añadiéndose lo que se experimenta de calores intolerables, barrancas y precipicios por el camino, todo ello estimula a solicitar la salida del puerto* ». C. de SIGÜENZA y GÓNGORA, *op. cit.*, p. 37.

131. Navarrete explique en effet que « *en tiempo de aguas, que es el verano de España, excepto los negros, algunos pobres, y los soldados, todos se meten la tierra adentro, a mudar ayres y sitios* ». D. FERNÁNDEZ NAVARRETE, *op. cit.*, fol. 229.
132. M. HERRERA REVIRIEGO, art. cit., p. 105.
133. « *Las casas todas son baxas, sin alto ninguno, de tapias las mejores, y todas cubiertas de paja* ». D. FERNÁNDEZ NAVARRETE, *op. cit.*, fol. 299.
134. « *La segunda y mayor desgracia fue averse un dia pegado fuego en la Iglesia de San Nicolás, que estava al principio de la ciudad, muy distante de nuestra casa: començó a cosa de la una y a las quatro de la tarde, casi se convirtió todo en ceniza. El viento era favorable al fuego, las casas cubiertas de paja seca como yesca, ya se ve que bien arderían. Lo singular era que llevaba el viento una chispa ducientos passos caía en una casa y luego al punto avía una llama hasta las nubes* » et « *Quedó aquel Puerto tan acabado, y todos tan tristes, que nadie hablava palabra* ». *Ibid.*, p. 299-300.
135. « *El puerto es el mejor, y mas seguro del mundo, como allí los que avían visto otros muchos, dezían cada día* ». *Ibid.*
136. « *Excelente, grande, abrigado de todos los vientos, de buen fondo, y de muchas comodidades* », P. MURILLO VELARDE, p. 99-100.
137. *Ibid.*
138. W. L. SCHURZ, *op. cit.*, p. 189 et Leoncio CABREO FERNÁNDEZ, « El galeón de Manila », in : *Manila 1571-1898. Occidente en Oriente*, Madrid : Ministerio de Fomento, 1998, p. 178.
139. C'est pourtant ce que propose O. R. BARCELÓ QUINTAL, art. cit., p. 361 et p. 378. Elle parle d'Acapulco comme d'une frontière commerciale. Elle intitule d'ailleurs son article « Acapulco, frontera comercial del reino español » mais n'explique pas pour quelles raisons ce port en liaison avec les Philippines (territoire de Castille) pourrait avoir ce statut, ce qui est paradoxal. Ce serait plutôt les Philippines, comme le démontrent Clotilde Jacquelard et les auteurs de l'ouvrage collectif sur les Philippines, qui occuperaient cette position frontalière parmi les différentes possessions des Espagnols à travers le monde et non Acapulco. C. JACQUELARD, *op. cit.*, p. 243-270 et Marta María MANCHADO LÓPEZ et Miguel LUQUE TALAVÁN (coords.), *op. cit.*, p. 15.
140. P. CHAUNU, *Les Philippines...*, p. 16.
141. *Ibid.*, p. 63. Pierre Chaunu écrit à ce propos : « Manille est le miroir où vient se refléter tout l'Extrême-Orient, l'océan Indien et un morceau d'Europe par l'Amérique. Rien de tel à Acapulco. C'est un peu un cul de sac » ; il faudrait peut-être nuancer quelque peu cette affirmation car Acapulco permet indéniablement d'unir l'Asie à l'Amérique et reflète, en partie, l'Orient et l'Occident, mais son statut, il est vrai, comme le souligne l'historien, ne peut en aucun cas s'apparenter à celui de Manille et encore moins à celui de Mexico.
142. Serrano Mangas le formule ainsi : « *por su privilegiada situación geográfica, la Ciudad de México, se convirtió en la mitad del puente entre el puerto de Cavite y la ciudad del Guadalquivir* ». F. SERRANO MANGAS, art. cit., p. 277.
143. S. GRUZINSKI, *Les quatre parties du monde...*, p. 109-110.
144. M. BONIALIAN, « México... », p. 26. Il écrit : « *A México lo sitúo como centro neurálgico de las importaciones del comercio exterior, tanto de las transpacíficas (efectos asiáticos) como de las transatlánticas (europeo y de Castilla). Conecta ambas Carreras, la de las Indias y la del Pacífico, alcanzando así una inédita red de intercambios verdaderamente mundial, que interrelaciona la economía de tres continentes* ».
145. L. CLOSSEY, art. cit., p. 56-58 et Géraldine DJAMENT-TRAN, « *Urbi et Orbi* : la trajectoire urbaine de Rome et les jeux d'échelles », *L'espace géographique*, 2009/4, 38, Paris : Belin, 2009, p. 306.
146. Acapulco serait, après La Veracruz, le deuxième port le plus important de la Nouvelle-Espagne selon Carmen YUSTE, « Un océano... », p. 148.
147. Bernardo de BALBUENA, *Grandeza mexicana* (1604), Asima F. X. SAAD MAURA (éd.), Madrid : Cátedra, 2011.

148. *Ibid.*, p. 237. Voir sur cet aspect de l'œuvre de Balbuena, Beatriz de ALBA-KOCH, « La Grandeza Mexicana y los aportes asiáticos a la Nueva España: Lujo, 'mestizaje cultural' y espiritualidad », in : Vibha MAURYA et Mariela INSÚA (éd.), *Actas del I Congreso Ibero-asiático de Hispanistas Siglo de Oro e Hispanismo general (Delhi, 9-12 de noviembre, 2010)*, Pampelune : Publicaciones digitales del GRISO/Servicio de Publicaciones de la Universidad de Navarra, 2011, p. 19.

149. B. de BALBUENA, *op. cit.*, p. 205.

RÉSUMÉS

Acapulco joue à l'époque coloniale un rôle déterminant entre l'Asie, l'Amérique et l'Espagne ; c'est une escale obligatoire sur le chemin de l'Asie, c'est le port asiatique de l'Amérique. De Séville à Veracruz, des côtes mexicaines à Mexico, de la capitale de la Nouvelle Espagne à Acapulco, les informations, les marchandises et les hommes circulent afin de rejoindre les Philippines. Acapulco est en effet le seul port autorisé en Amérique afin de se rendre à Manille grâce à la liaison maritime de la *Nao de China* qui emprunte les voies océaniques du Pacifique. Tous les ans, lors de la foire annuelle, des marchandises chinoises, japonaises et philippines y sont vendues, mais des hommes en provenance d'Asie voire de l'Inde portugaise y débarquent également. Acapulco occupe une place singulière dans le système de communication des Castillans, et l'on se demandera dans ce travail si cet avant-poste représente une frontière entre les Amériques et l'Asie ou, au contraire, un maillon décisif de la chaîne de communication américano-asiatique des Espagnols. Étudier l'un des ports américains de la Monarchie permet non seulement de s'interroger sur l'articulation de ses réseaux de communication, mais également d'analyser les différents types de circulations (commerciales, humaines, religieuses) qui s'établissent alors entre l'Asie, l'Amérique et l'Europe.

En la época colonial, Acapulco desempeñaba un papel clave entre Asia, América y España; era la escala obligatoria del *Camino de Asia*, era el puerto asiático de América. De Sevilla a Veracruz, de las costas mexicanas a México, de la capital de la Nueva España a Acapulco, las informaciones, las mercancías y los hombres circulaban para alcanzar las Filipinas. Acapulco era el único puerto autorizado en América para llegar a Manila con la *Nao de China* que atravesaba el océano Pacífico. Cada año, durante la famosa feria, mercancías chinas, japonesas y filipinas se vendían allí, a la vez que desembarcaban gentes venidas de Asia incluso de la India portuguesa. Este puerto ocupó por lo tanto una posición peculiar en el sistema de comunicación de los castellanos. En este trabajo se analiza si representó una frontera entre América y Asia o, más bien, un eslabón decisivo en el sistema de comunicación americano-asiática de los españoles. Estudiar uno de los puertos americanos de la Monarquía hispana no sólo permite interrogarnos sobre la articulación de las redes de comunicación sino también a propósito de las circulaciones (comerciales, humanas, religiosas) entre Asia, América y Europa.

INDEX

Mots-clés : Acapulco, Mexique colonial, galion de Manille, Philippines, circulations, esclaves, voies terrestres et maritimes, foire d'Acapulco, Asie

Palabras claves : México colonial, galeón de Manila, Filipinas, circulaciones, esclavos, vías terrestres y marítimas, feria de Acapulco, Asia

AUTEUR

DELPHINE TEMPÈRE

Université Lyon III – CLEA