

## **Redes y circulación de los *hombres de negocios* en la conexión de los territorios de la Monarquía Hispánica durante la Unión de Coronas (1580-1640)**

Pablo Cañon Garcia<sup>1</sup>

**Resumen:** Partiendo del contexto de la unión entre las Coronas de Portugal y Castilla (1580-1640) y la reconfiguración que este hecho supuso para los imperios luso y castellano, este artículo plantea el estudio de la actividad comercial desarrollada en el espacio atlántico partiendo de una nueva perspectiva. Además de considerar la identificación de hombres de negocios y sus redes de contactos y agentes, pretendo agregar un elemento dinámico, la circulación de los miembros de dichas redes entre los dominios de la Monarquía Hispánica. Este análisis ofrece nuevas oportunidades para entender la integración de los territorios de la Monarquía Hispánica, así como la creación de circuitos económicos alternativos.

**Palabras clave:** Comercio, Monarquía Hispánica, Unión de Coronas, redes, circulación.

### **Networks and circulation of *hombres de negocios* in the connection of the territories of the Hispanic Monarchy during the Union of Crowns (1580-1640)**

**Abstract:** By considering the context of the Union of the Portuguese and Castilian Crowns (1580-1640), and the reconfiguration of both their empires, this article raises the study of the commercial activity developed in the Atlantic space from a new perspective. In addition to considering the identification of businessmen and their social networks, I intend to add a dynamic component, the circulation of such social networks around Hispanic Monarchy's domains. This analysis offers new opportunities to understand the integration of Hispanic Monarchy's territories, as well as the creation of alternative economic circuits.

**Keywords:** Commerce, Hispanic Monarchy, *Unión de Coronas*, networks, circulation.

**Artigo recebido em:** 04/12/2018

**Artigo aprovado para publicação em:** 29/03/2019

---

<sup>1</sup> PhD Researcher on History. Department of History and Civilization of the European University Institute (EUI). Título de la investigación: Trade Networks and Circulation in Brazil and the Atlantic during the Union of Iberian Crowns, 1580-1640. Órgano Financiador: Ministerio de Educación y Formación Profesional del Gobierno de España. Dirección Correo: C/Godofredo Ortega y Muñoz, 54. 06011, Badajoz (España). E-mail: [pablo.canon@eui.eu](mailto:pablo.canon@eui.eu).



Cuando la historiografía actual habla sobre la Unión de Coronas (1580-1640), cada vez resulta más frecuente observar un cambio en la valoración que se hace de dicho período. Para la historiografía portuguesa ya no resulta tan fácil describirlo únicamente como una etapa de dominación despótica castellana; para la historiografía española tampoco constituye el comienzo del declive de la hegemonía de los Austrias; y para la historiografía brasileña todavía suscita muchos interrogantes acerca de los efectos que tuvo en el territorio luso americano. Las investigaciones producidas a lo largo de las últimas dos décadas han supuesto un gran avance, sobre todo a la hora de concebir la historia de España, Portugal y los distintos territorios que conformaron sus imperios marítimos como partes de una misma historia integradora. Como más claro ejemplo de esta concepción cabe destacar la obra de Serge Gruzinski, *Las cuatro partes del mundo: historia de una mundialización* (GRUZINSKI, 2010), en el cual el historiador describe la Unión de las Coronas de Castilla y Portugal como la primera mundialización, adquiriendo así la Monarquía Hispánica carácter universal por sus territorios en América, África y Asia (SANTOS PÉREZ, 2016, p.12).

De notable interés resulta también la labor desarrollada actualmente por el grupo de investigación "BRASILHIS: Historia de Brasil y el Mundo Hispánico en perspectiva comparada". El objetivo central de sus miembros ha sido y es acercarse a la concepción que tuvo la Monarquía Católica de los dominios ultramarinos que agregó con el Reino de Portugal. En esta interpretación del valor estratégico de los mismos, gana un papel fundamental el estudio de las élites y de las relaciones de poder. Sus publicaciones constituyen un referente de la aplicación de dicho enfoque<sup>2</sup>, así como lo es también la base de datos resultante del proyecto<sup>3</sup>. Siguiendo esta línea, nuestro interés en este artículo es abordar la Unión de Coronas (1580-1640) atendiendo a los flujos de personas que se establecieron entre los diferentes territorios

<sup>2</sup> Destacaremos algunas de las publicaciones más recientes: MEGIANI, A. P. Torres [et al.] (Orgs.). *op cit.*, O Brasil na Monarquia...; SANTOS PÉREZ, J. M. A estratégia dos Habsburgo para a América portuguesa. Novas propostas para um velho assunto. ALMEIDA, S. C. Cordeiro de [et al.] (Orgs.). Políticas e estratégias administrativas no Mundo Atlântico. Recife: Editora Universitária UFPE, 2012, pp. 247-253; MEGIANI, A. P. Torres. Contar coisas de todas as partes do mundo: as Relações de Sucessos e a circulação de notícias escritas no período filipino. ALMEIDA, S. C. Cordeiro de [et al.] (Orgs.). Cultura e sociabilidades no mundo Atlântico, vol. 2. Recife: Editora Universitária UFPE, 2012, pp. 469-483; SILVA, K. V. A América açucareira portuguesa no governo de Felipe IV de Espanha. ALMEIDA, S. C. Cordeiro de [et al.]. *op cit.*, Políticas e estratégias..., pp. 255-270.

<sup>3</sup> Base de Datos BRASILHIS: Redes personales y circulación en Brasil durante la Monarquía Hispánica, 1580-1640. Disponible para su consulta en: <http://brasilhis.usal.es/>



atlánticos como parte del desarrollo de la actividad comercial. Para ello centraremos nuestro enfoque en los hombres de negocios, pues consideramos los distintos intercambios de mercancías como una de las principales realidades que facilitaron la integración de los distintos espacios de la Monarquía Hispánica y que mantuvieron una comunicación fluida entre sus componentes. Analizar las redes que los comerciantes construyeron con este objetivo nos permite medir con mayor exactitud el grado de expansión de los grandes comerciantes, así como conocer las estrategias que desarrollaron para relacionarse entre ellos, asociarse, enlazar sus familias mediante matrimonios ventajosos, etc. Considero que ambas situaciones, la unión de las Coronas de Castilla y Portugal, así como la búsqueda de expandir y reforzar las redes comerciales, se complementan entre sí, dado que el contexto que tiene lugar durante la cronología escogida para ese ensayo (1580-1640) llevaron a la integración de los espacios controlados por la Monarquía Hispánica (sumando en este concepto los territorios portugueses) y al desenvolvimiento de nuevos mercados y horizontes para la actividad comercial.

Gana gran importancia para completar nuestro análisis el recurso al otro enfoque complementario de nuestra investigación: la circulación de personas. Esta perspectiva, que considera que la actividad de los comerciantes no debe entenderse sólo a través de las redes, con nodos y agentes diseminados por los diferentes centros productivos y de intercambio, sino que debe reconstruir los movimientos de los comerciantes, aporta el componente dinámico que nos permitirá comprender el funcionamiento de un imperio territorial tan extenso como lo fue la Monarquía Hispánica durante los años que duró la Unión de Coronas. El concepto de la circulación de personas ya ha sido planteado con anterioridad, destacando algunos trabajos como los de Sanjay Subrahmanyam y Claude Markovits que, aunque no se centran en un objeto de estudio ni una periodización afines a los nuestros, constituyen un punto de partida valioso para la toma de conciencia sobre la importancia de la movilidad y del movimiento de las personas por el mundo (SUBRAHMANYAM, 1997, 2006; MARKOVITTS, 2000). Más cercanos a nuestros planteamientos son los trabajos de Filipa Ribeiro da Silva, David Wheat y Fernando Aguiar Ribeiro, todos ellos destacablemente actuales (SILVA, 2011; SHAMMAS, 2015; RIBEIRO, 2016). Este último parte como nosotros de las consideraciones de Subrahmanyam y Markovits, dotando de un sentido amplio a la circulación frente a la movilidad: para él, al igual que para los otros dos historiadores, la circulación requiere un movimiento de ida y retorno que



se reproduce constantemente. Dicha circulación tiene un efecto inmediato en las personas implicadas, que se ven influidas por los espacios que visitan, y cambian; a su vez podemos identificarlos como agentes de comunicación, que no sólo transportan mercancías, sino también ideas, costumbres, diferencias. Todos estos elementos, y el contacto entre espacios y personas conllevan negociaciones, luchas, pausas y reinicios continuamente, lo que para Fa-ti Fan corresponde con un funcionamiento de la circulación menos estructurado que el que los historiadores han querido suponer (RIBEIRO, p. 7). Por todo lo dicho, resulta de gran interés combinar las implicaciones que el concepto de circulación aquí expuesto tuvo considerando las nuevas coyunturas políticas, económicas, legales, espaciales, etc. que supuso la Unión de Coronas.

A su vez, profundizar en el estudio de las redes de comerciantes y su circulación nos lleva a cuestionarnos las concepciones que sobre el espacio ha manejado la historiografía tradicional. Y es que, como veremos más adelante con detalle, no sólo se producían circulación e intercambios entre las grandes metrópolis europeas (centros) y los dominios ultramarinos (periferias); también se formaron en esta época circuitos y flujos de personas a nivel intercolonial, e incluso fuera del funcionamiento del comercio triangular, ligando entre sí territorios americanos con africanos y asiáticos sin pasar por Europa. Esto no complica, sino que enriquece el estudio de esta cuestión, pero nos lleva, siguiendo de nuevo a Gruzinski, a cuestionar la concepción de "centro" y "periferia", y a tender en su lugar hacia la integración de lo local en lo global. No se trata aquí de expandir los horizontes espaciales del objeto de estudio, sino de interconectar espacios del mundo que interaccionaban entre sí (Ibidem, p. 8-9). En este sentido parece artificial jerarquizar los espacios de una manera tan sumamente centrada en Europa como resulta esa concepción de "centro" y "periferias", cuando en realidad la presencia de múltiples nodos con participación activa en la Monarquía Hispánica acerca a estos llamémoslos "centros", a ese otro centro "principal" si se quiere que identificamos habitualmente en ciudades como Lisboa, Sevilla o Ámsterdam.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> A la hora de identificar estos múltiples centros que conformaban las monarquías hispánica y lusa, señaladas como *monarquías policéntricas*, encuentro conveniente remitir a los recientes trabajos de CARDIM, P. [et al.] (Eds.) *Polycentric monarchies: how did early modern Spain and Portugal achieve and maintain a global hegemony?* Eastbourne; Portland: Sussex Academic Press, 2012; o GRAFE, R. *Polycentric States. The Spanish Reigns and the "Failures" of Mercantilism.* STERN, P. J.; WENNERLIND, C. (Eds.) *Mercantilism Reimagined: Political Economy in Early Modern Britain and Its Empire.* New York: Oxford University Press, 2014. Recuperado el

## Las comunidades de comerciantes, su organización y expansión por el mundo

En el estudio de la circulación de personas durante la Edad Moderna en general no podemos ignorar el papel de las diásporas de determinados grupos con rasgos étnico-culturales/religiosos comunes. Entre ellos destaca especialmente el de los judíos y, como ya han señalado autores como Jessica Roitman, los profundos lazos forjados por su identidad común suponen la base para el establecimiento de redes de índole comercial, que pudieron de esa forma traspasar las barreras físicas (fronteras y límites de los imperios territoriales) así como otras menos tangibles, como la lengua o la familia<sup>5</sup>. Philip Curtin añadió a su trabajo la definición de diáspora como "socially interdependent, but spatially dispersed communities". Para este autor, los grupos de diáspora podían servir como agentes comerciales transculturales fomentando los intercambios entre la sociedad local y la gente que compartía origen con aquéllos y que se desplazaba a lo largo de las rutas comerciales (ROITMAN, 2011, p.65). Otros historiadores encuentran ventajosas las diásporas al reducirse los costes y riesgos de las empresas mediante el acceso a agentes y fuentes de información geográficamente dispersas. Para Jonathan Israel estos costes de transacción que evitaban los comerciantes miembros de la comunidad, sí debían ser asumidos por otros comerciantes ajenos a la misma, lo que los situaba en desventaja. Para otros autores, los lazos establecidos informalmente entre miembros de la misma comunidad de origen facilitaron el desarrollo de aventuras comerciales de otro modo demasiado arriesgadas. Dan un valor especial al desarrollo de sistemas de confianza, complementados con métodos informales para el refuerzo de la cohesión y disciplina familiar, religiosa y empresarial (IBIDEM, p. 67).

Las redes de diáspora no reducían las relaciones comerciales exclusivamente a los miembros del mismo colectivo. En este sentido Jessica Roitman, siguiendo las ideas de Francesca Trivellato, encuentra necesario distinguir entre redes de diáspora y redes comerciales

---

18/03/2019,

de

<http://www.oxfordscholarship.com.ezproxy.eui.eu/view/10.1093/acprof:oso/9780199988532.001.0001/acprof-9780199988532-chapter-11?print=pdf>

<sup>5</sup> Me refiero aquí a la familia por la tendencia confiar en primera instancia los negocios a agentes dentro del círculo familiar. En el caso de los sefarditas, sus asociaciones empresariales y el recurso a agentes destacados en zonas de interés comercial pudo forjarse igualmente mediante miembros de una misma comunidad, la llamada gente de nación. Esto no impidió, sin embargo, que los mismos empresarios recurrieran a agentes y comerciantes ajenos a la misma, cristianos viejos e incluso de otros credos, como los holandeses. STRUM, D. Entre os embargos e a Inquisição: cristãos-novos e "framenguos" na rota do açúcar. *Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH*, pp. 1-14, 2011, p. 8.



Revista Eletrônica da ANPHLAC, ISSN 1679-1061, Nº.26, p173-197, Jan./Jul., 2019.

<http://revista.anphlac.org.br>

pues, por un lado las primeras tienen como componente fundamental identidad común de sus miembros, pero este elemento no regía sus actividades comerciales (TRIVELATTO, 2004, p.15 *op cit* ROITMAN p. 69-70). Si bien se practicaba una fuerte endogamia en los núcleos familiares, a menudo se desarrollaban estrategias matrimoniales para unir el nombre de la familia o casa comercial al de algunos cristianos viejos con intereses comerciales similares, o en la frecuente, aunque no generalizada búsqueda de los comerciantes de ennoblecerse y avanzar hacia la pureza de sangre, de cara a la integración en las sociedades castellana y portuguesa (FRADE, 2006, p.91). Esto daba como resultado la formación de “un conglomerado de familias con amplia inserción geográfica, lo que dotaba a la red de una notable ubicuidad y de un elevado grado de integración”, traspasando espacios de actuación y negocios (MARTINEZ, 2008, p.875). Vale como claro ejemplo el caso Manoel da Paz. Este comerciante de origen brasileño vio su trayectoria profesional muy condicionada por sus vínculos familiares. En primer lugar, con las familias Fernandes Camaragibe, Dias Henriques y Dias Santiago, poseedoras de ingenios de azúcar y muy involucradas en el comercio de azúcar y esclavos (por ascendencia paterna y materna respectivamente). En un segundo momento a los Tinoco (por las segundas nupcias de su padre): estos desarrollaban sus operaciones principales en los mercados asiáticos, en los cuales comenzó Manoel su actividad comercial, siendo enviado a Goa en 1608. Por último, destaca su relación con los Gomes Solís a través del matrimonio que contrajo en 1618 al volver a Lisboa. En total, todos estos lazos le hicieron integrante de una extensa red de personas con intereses comerciales en cuatro continentes (Europa, América, África y Asia) (BOYAJIAN, 1983,p.29).

Tomando los trabajos de Daniel Strum, el historiador escoge como objeto de su investigación las redes de comerciantes sefarditas. Al describir las redes formadas por los judaizantes establecidos en Ámsterdam, señala que la mayor parte de las asociaciones de larga distancia venían de fuera de sus familias, e incluso de fuera del grupo judaizante (STRUM, 2013, p. 148). Esto no contradice terminantemente lo señalado por Roitman, y el propio Strum puntualiza que los comerciantes judíos o conversos que operaban desde Oporto, Pernambuco y Bahía (por poner un ejemplo), preferían contactar con sus homólogos en Ámsterdam, pese a que estos "estavam longe de ser maioria ou de ter uma posição de liderança no trato mercantil", en detrimento de comerciantes de otros orígenes, más prósperos y mejor situados (IBIDEM, p.





158)<sup>6</sup>. Strum va más allá, y describe una ordenación interna de las redes, distinguiendo entre comerciantes "maiores" y comerciantes viajeros "menores". Los primeros, dado el volumen de sus negocios y su mayoritario origen cristiano-nuevo, sobrepasaban los límites de la familia, llegando incluso a no incluir parientes (STRUM, p. 3). Entre los comerciantes viajeros, directamente preponderaban los individuos ajenos al grupo. El empleo de estos agentes abría la posibilidad de ventajas relativas para sus directores: por un lado quizás cobraban una remuneración menor por la cuantía del capital confiado. Además, su motivación era mayor a la hora de realizar transacciones lucrativas, pues su emprendimiento y habilidad podían mejorar su reputación de cara a futuros encargos. Emplear a estos *outsiders* formaba parte también de una estrategia de diversificación que seguían los grandes comerciantes para fortalecer su presencia en los distintos enclaves de su interés (IBIDEM, p.5).

Llegados a este punto surge una discrepancia entre los autores. Aunque hasta finales del s. XVI las redes se nutrían de un número creciente de agentes en movimiento, hay autores, como Leonor Freire Costa, que sostienen que, a partir de 1614, los hombres de negocios de mayor importancia solo mantuvieron un agente por cada lugar en el que tenían intereses empresariales. Según la historiadora, esto se debió a la creciente amenaza de la piratería del norte de África, que impulsaría a los comerciantes a tratar de reducir sus agentes para ejercer un mayor control en sus operaciones. En el lado opuesto, Daniel Strum afirma que el número de agentes viajeros aumentó durante el período, con miras por parte de los comerciantes a obtener lo mismo que sugería Costa: un mayor control sobre sus cargamentos, en este caso a través de una

---

<sup>6</sup> Otros autores, aunque comparten un punto de vista similar al de Strum acerca del carácter étnico-religioso y endógeno de las redes de conversos, enfatizan la convivencia de esta clase de redes con otras transculturales. Véase, centrado en el tráfico de esclavos con América: ANTUNES, C.; SILVA, F. Ribeiro da. Cross-cultural Entrepreneurship in the Atlantic. Africans, Dutch and Sephardic Jews in Western Africa, 1580-1674. *Itinerario: International Journal on the History of European Expansion and Global Interaction*, 35:1, Cambridge, 2011, pp. 49-76; ANTUNES, C.; SILVA, F. Ribeiro da. Amsterdam Merchants in the Slave Trade and African Commerce, 1580s-1670s. *Tijdschrift voor Economisch en Sociale Geschiedenis*, 9:4, Utrecht, 2012, pp. 3-30. La bibliografía existente es extensa, por lo que aquí sólo añadiré otro foco que comienza a explorarse, las redes "transimperiales", con contribuciones como EBERT, C. *Between Empires: Brazilian Sugar in the Early Atlantic Economy, 1550-1630*. Leiden; Boston: Brill, 2008. Por último, en términos más generales, relacionando el estudio de redes con la problemática sefardita, relevante para el período: HUTZ, A. *Homens de Nação e de Negócio. Redes comerciais no mundo ibérico (1580-1640)*, (Tesis doctoral), São Paulo: Universidade de São Paulo, 2014. LÓPEZ BELINCHÓN, B. Honra, libertad y hacienda: (hombres de negocios y judíos sefardíes). Alcalá de Henares, Instituto Internacional de Estudios Sefardíes y Andalusíes, 2001; CONTRERAS, J. [et al.] (Eds.). *Familia, religión y negocio: el sefardismo en las relaciones entre el mundo ibérico y los Países Bajos en la Edad Moderna*. Madrid, Fundación Carlos Amberes, 2002.

diversificación de las fuentes de información que los acompañaban (Ibidem, p. 6). Además, la diversificación de agentes viajantes disminuía los riesgos, pues el comerciante repartía una menor cantidad de capital y mercancías entre sus agentes, reduciendo las pérdidas en caso de asalto. También generaba cierta competitividad entre los agentes. Si los empresarios vislumbraban en estos agentes que no pertenecían a su parentela un "incremento de sua lucratividade, enquanto mantinham seus riscos em níveis administráveis, os limites da família e do grupo não chegavam a ser barreiras intransponíveis" (IBIDEM, p. 8).

Muchos comenzaban sus carreras de esta forma. Ya nos hemos referido al caso de Manoel da Paz, pero no está de más aquí introducir a otro comerciante, en esta ocasión de origen diferente, el cual nos servirá para describir conexiones entre el norte de Europa, la Península Ibérica, África y América a través de su trayectoria y movimientos. Se trata del flamenco André Pedro, quien comenzó en los negocios viajando de Danzig a Lisboa. Allí permaneció 9 años trabajando para varios comerciantes, entre ellos otro flamenco llamado Ludovicus. Luego estuvo en São Tomé y en Angola. En esos primeros años realizaba a menudo el itinerario Lisboa-Guinea-São Tomé-Angola-Lisboa. En 1586 aparece establecido en Pernambuco, trabajando como cajero para los hermanos Fernão y Diogo Soares, cristianos nuevos, y respondiendo a los intereses de comerciantes moradores en Alemania. Estos dos hermanos contaban además con el apoyo de otro hermano, André Soares, contratador del palo brasil entre 1588 y 1592, y con el del comerciante converso Simão Vaz (que fue además definido por Miguel Dias Santiago como su "primo") (SILVA, 2012, p. 254). Durante esa etapa de su vida André Pedro transitó entre Pernambuco y Zelanda, y también entre dicha capitanía y Lisboa y Amberes como correspondiente de João du Bois (establecido en Lisboa) y de Guilherme Maes y Adriaan van Nispen (ambos en Amberes) (STOLS, 1973, p. 34). En 1594 fue denunciado al visitador de la Inquisición, acusado de hereje y simpatizante de los ingleses por Agostinho de Olanda, un compatriota y deudor suyo. Fue llevado preso a Lisboa, pero durante la travesía el barco fue apresado por piratas de La Rochelle. Posteriormente, Andres Pedro regresó ante los inquisidores lisboetas presentando un certificado de los jesuitas de Amberes y su caso no tuvo mayores consecuencias (Idem). También surgen debates entre los académicos al estudiar las redes tejidas por un comerciante o la casa comercial, viendo la mayoría una organización interna jerarquizada, mientras surgen otras voces que no ven esa estructura tan definida ni





restrictiva. La primera distinción que hace Florbela Veiga Frade sobre las casas comerciales es según que los negocios de sus integrantes se orientasen hacia el comercio local, regional o interregional.

También observa el grado de especialización de los mercaderes. Aunque los comerciantes situados en la base no siempre contaban con un local fijo para sus negocios ni se especializaban en un determinado producto, tampoco los que se situaban en una posición intermedia se dedicaban a una actividad en exclusiva, pudiendo al tiempo comerciar con un determinado producto y utilizar sus beneficios para financiar otras actividades o préstamos. La cúspide de esta jerarquía la ocupaban los "grandes mercadores que possuem um volume de negócios bastante elevado,... possuem navios ou partes de navios e bens imóveis consideráveis" (FRADE, p. 93), y no se especializan tampoco en un solo comercio, diversificando sus negocios en la medida en que su capital y su influencia hacia el exterior se lo permitan. Se define así a los cabezas de estas redes como "um mercador-banqueiro influente cuja intervenção é nacional e ao mesmo tempo internacional" (IDEM).

Ya hemos descrito el parecer de Daniel Strum, el cual coincide en mayor o menor medida con los planteamientos de Frade. Costa, sin embargo, desecha la idea de la jerarquización de las redes, centrando su argumento en que no se puede establecer el predominio de un comerciante sobre otros en base a una jerarquización de los propios espacios atlánticos. La opinión contraria es la manifestada por Daviken Studnicki-Gizbert, quien sostiene que, generalmente, los comerciantes seguían una estrategia centralizadora, estableciendo su centro de operaciones en el centro económico de su Estado de origen: castellanos en Sevilla, ingleses en Londres, holandeses en Ámsterdam, etcétera. Desde estas urbes operaban beneficiándose de su estatus de emporio comercial. El historiador da un valor especial a los portugueses, que sobresalían por la gran diversificación de sus centros de operaciones, extendidos desde Lisboa a las otras grandes capitales mercantiles europeas, y también a las colonias: México, Lima o Bahía (STUDINICKI-GIZBERT, 2007,p.95). Desde cada ciudad, los comerciantes residentes despleaban dos series de redes: una a nivel local, orientada a los importadores y minoristas en torno a la economía regional, y otra de conexiones de larga distancia, que unía a los comerciantes portugueses dispersos (Idem). Desde Lima, en 1636, el fiscal León de Alcajaga aseguraba que, desde el año anterior, estaba dedicado, en exclusiva, a



prender judíos y embargar sus bienes, "que será considerable cantidad por ser todos mercaderes gruesos, por cuyas manos corría desde el más vil negro de Guinea hasta la perla más preciosa". Se lamentaba el fiscal de que sus pesquisas eran laboriosas, pues como la mayoría de ellos eran nacidos en Portugal, "tenían asentada su correspondencia por todas las partes de Europa" (CASTAÑEDA DELGADO; HERNANDEZ APARICIO, 1997, p.245). Los portugueses contaban con la ventaja de que, mientras el primer modelo tenía una estructura de un eje y varios radios, el suyo conectaba varios ejes y varios radios a la vez.

Studnicki-Gizbert añade además que la descentralización portuguesa favoreció su entrada en mercados que les estaban teóricamente vedados o en los que podían encontrar una férrea resistencia por parte de los ya establecidos. Éste fue el caso en de los dominios americanos castellanos ya antes de la Unión de Coronas, pero mucho más a partir de 1580. Manuel Bautista Pérez, por ejemplo, comenzó como comerciante independiente, con un único cargamento de esclavos en 1618. Compartía los costes con su tío Diego Rodriguez de Lisboa, y también compartió los beneficios de su venta en Lima. Este primer negocio le confirió el capital suficiente para establecerse por su cuenta en la capital peruana, donde puso en marcha una considerable red de asociados (STUDNICKI-GIZBERT, p.96) Había conseguido penetrar en las Indias de Castilla. Desde su nueva posición pasó a recibir anualmente cargamentos de esclavos, adquiridos a su tío o a otros proveedores portugueses, los cuales recibían una comisión por el transporte de los esclavos. A su vez, el comerciante ofrecía servicios similares para comerciantes portugueses de Lisboa y Sevilla para transportar la plata y otros productos coloniales de vuelta a través del Atlántico (Ibidem, p.97). También tuvo conexiones con Cartagena de Indias, donde hizo negocios con los Gramaxo para adquirir esclavos africanos (LOKKEN, 2013, p.188). La red de contactos que tejió Bautista Perez a su vez se fusionaba con las redes de sus socios, ampliando su alcance y permitiéndole ofrecer a sus clientes, no solo esclavos africanos, sino también "Asian silks and spices, European cloth, New Spain cacao, Polish amber, Chilean cedar, Venezuelan pearls, and more" (STUDNICKI-GIZBERT, p.101), aumentando sus posibilidades de satisfacer distintas demandas y mercados. En su caso, contando con sus cuñados, Pedro y Sebastian Duarte, y sus tíos, el ya mencionado Diego Rodrigues de Lisboa y Simon Diaz Pinto, logró reunir al menos ochenta enlaces (IBIDEM, p.102).



El caso de Bautista Pérez sirve también como ejemplo para mostrar la importancia que en particular tuvo una actividad comercial para este período y espacio concretos. Nos referimos al tráfico de esclavos. Dicha actividad ya venía resultando influyente para la agregación de los intereses comerciales lusos en la economía castellana desde antes de la Unión de Coronas, mediante el sistema de asientos operativo ya a mediados del siglo XVI. Sin embargo, a partir de 1580 podemos destacar la intensificación de estos negocios, y la interrelación de los espacios costeros africanos, proveedores de la mano de obra forzada, con los puertos brasileños e hispanoamericanos. En las primeras décadas del siglo XVII observamos nuevas disposiciones de Felipe III, que permitían el uso de tripulaciones portuguesas para el transporte de esclavos a las Indias de Castilla, así como anulaban la obligatoriedad de una escala intermedia en Sevilla, siempre y cuando su destino fuera Veracruz o Cartagena de Indias (VILA VILAR, 1973, p. 561,572,598-599).<sup>7</sup> No resulta pues baladí hablar del tráfico de esclavos, no sólo por el volumen de negocio que representaba económicamente, sino por su capacidad para interconectar los diferentes circuitos comerciales de la plata de Indias, las rutas de esclavos de África, y la *Carreira da Índia*, principalmente, contribuyendo como hemos dicho a una intensificación de las relaciones comerciales entre los territorios lusos y castellanos en América con los enclaves portugueses de la costa oeste africana.(WHEAT,2016)<sup>8</sup>

Pese a ese punto de convergencia con Studnicki-Gizbert, las teorías de Costa contradicen los puntos del historiador y de Strum acerca del sedentarismo como muestra de una alta posición en la red. En su opinión resulta desacertado hablar de la imagen del "comerciante sedentario", "centro de uma cadeia de correspondentes montada para dar escoamento a mercadorias expedidas antes de uma ecomenda". Para ella, los hombres que sustentaban la circulación del azúcar realizaban estancias en el exterior, muchas veces temporales, hubieran sido o no eliminados los obstáculos institucionales a su regreso (COSTA, 2001, p.116). Se pone

---

<sup>7</sup> Es de destacar el carácter flexible de esta medida, dado que el sistema comercial castellano prohibía viajar a las Indias de Castilla a todo aquel que no fuera cristiano viejo y castellano. En este sentido, conviene puntualizar que uno de los requisitos era que los tripulantes portugueses fueran a su vez cristianos viejos (en un período en el que, por lo general, los contemporáneos entendían señalar a alguien como "portugués" igual que calificarlo como "judeoconverso" o "judaizante").

<sup>8</sup> Las implicaciones de este trasvase de personas han sido señaladas, entre otros, por los recientes trabajos de David Wheat. WHEAT, D., *op cit. Global Transit...*; WHEAT, D. *Atlantic Africa and the Spanish Caribbean*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2016. Sus principales ideas serán comentadas en el siguiente apartado de este artículo "La circulación como instrumento para el trasvase entre los espacios ibéricos", ilustrándolas por medio de un estudio de caso.

como ejemplo a los comerciantes y hermanos Paulo Pina y Francisco de Ataíde. El primero residía en Lisboa a la altura de 1589, cuando empleaba a su hermano como intermediario para importar azúcar pernambucano. En 1596, sin embargo, habían invertido sus papeles. Paulo Pina residía en Pernambuco, y enviaba los cargamentos a Ataíde en Lisboa, a su procurador en Oporto, Duarte Dias o Belo. Posteriormente, al retornar al Reino en 1601, Pina dejó a Miguel Dias Santiago como su agente en la capitanía. Esto da a entender que la red de los hermanos no había otorgado un papel preponderante a Lisboa sobre Pernambuco o, si se prefiere dejar de lado los espacios y centrarse en las personas, la posición de ambos en su red era perfectamente intercambiable (IBIDEM, p.116-117).

Si bien los comerciantes tendían a fijar su residencia principal en un lugar concreto a medida que crecían sus fortunas, esto no implicó que dejaran de realizar estancias en otros lugares donde tuvieran intereses comerciales, o como parte de la travesía de algunos navíos en los que quisieran vigilar las transacciones personalmente. Tal fue el caso de Manuel Teles Barreto, comerciante madeirense, asociado con Elias Trip, de Dordrecht, y Jan Kuysten, de Ámsterdam. En 1607, los tres fletaron un navío para viajar desde el río Mosa al Congo y a la costa de Angola. Teles Barreto viajó a bordo para llevar a cabo el negocio. Aunque se trate de un caso aislado, permite observar que en ocasiones los propios inversores viajaban con sus mercancías (SILVA, p.295-296). Definitivamente, la itinerancia aparece como una característica básica de la función comercial, en la cual se sustentó el establecimiento de lazos entre los puertos europeos y los respectivos en el resto del espacio atlántico: "na itinerância se estabeleciam os contactos e se conheçiam presencialmente as condições dos mercados onde se pretendia operar" (COSTA, p.118-119). El comerciante Pero de Baeça alternaba sus estancias y viajes entre Guinea y Cartagena de Indias con estancias en Lisboa. En 1627 pasó una temporada en Madrid, donde residía su hermano, el asentista Jorge Dias da Paz, "muy favorecido de sua Majestade" (IBIDEM, p.117).

En ese sentido sí se muestra coincidente Studnicki-Gizbert, refiriéndose el historiador principalmente a los miembros judeoconversos o abiertamente judaizantes de la "Nación":

"The Nation was a community of circulation rather than one based on permanent attachment to a single territory [...] The peculiar accomplishment of the overseas Portuguese was their capacity to create and maintain a meaningful and vibrant community, not just within the local dimensions of an expatriate quarter but across



the fuller transatlantic scope of a diasporic nation" (STUDNICKI-GIZBERT, 2007, p.65).

En el caso de los portugueses emigrados a las Indias de Castilla o que mantenían un frecuente contacto con las mismas, las autoridades castellanas mantuvieron siempre viva la sospecha de que se trataba de agentes criptojudíos, muchas veces al servicio de alguna de las potencias enemigas<sup>9</sup>.

Ya hemos visto que los comerciantes judeoconvertos aprovechaban la movilidad que les conferían sus extensas redes de parientes, correligionarios y socios para llevar sus negocios igualmente a los territorios controlados por la Monarquía Hispánica y a los que estaba bajo el influjo holandés. Pese a ello, se veían continuamente frenados por prohibiciones y persecuciones dirigidas desde las autoridades civiles y eclesiásticas castellanas y lusas. Se ha dicho también que esta clase de procesos desencadenaron fases de mayor trasvase de personas perseguidas entre los dominios castellanos y los lusos, y viceversa. Hubo muchos casos en los que fueron detenidos, pero otros que sí consiguieron escapar a la Inquisición: Vicente Furtado salió de prisión en 1605 y viajó a Londres, Hamburgo y Ámsterdam (con varios retornos a Portugal), pese a conocerse su origen judeoconverso, con la intención de hacer negocios y retomar contacto con familiares y amigos que vivían en el Reino o estaban de paso; también Uriel da Costa, quien salió de Oporto en 1614 y se trasladó con su familia a Ámsterdam y a Hamburgo (RICARDO, 2014, p. 107; STRUM, 2009, p.39).

No obstante, los miembros más prominentes de las comunidades judeoconvertas en Castilla y Portugal se dirigieron en varias ocasiones a la Corte para negociar con los monarcas el otorgamiento de perdones generales y facilidades para su movilidad y la de sus congéneres por los territorios de la Monarquía. Obtuvieron perdones de este tipo en 1578 y 1606; durante el reinado de Felipe III, el Duque de Lerma sugirió que pagasen por la inmunidad ante la Inquisición, pero no lograron sino pequeños paréntesis de permisividad, restableciendo la Corona las restricciones en 1610 y definitivamente en 1619, y motivando nuevas negociaciones (SUBRAHMANYAM, 1993, p.162). Tuvo especial importancia, tanto por la cuestión de la

---

<sup>9</sup> Así lo manifestó en un memorial de 1616 el capitán Alexandre de Moura, mostrando su preocupación por la integridad de entradas a Perú que ofrecían el Río de la Plata y el Amazonas. En RUIZ, R. The Spanish-Dutch War and the Policy of the Spanish Crown toward the Town of São Paulo, *Itinerario*, vol. 26, n. 1, 2002, pp. 107-125, pp.114-115.

movilidad como por el acceso a asientos de la Corona, la negociación llevada a cabo con Felipe IV durante las décadas de 1620 y 1630, buscándose un perdón general por sus presuntos crímenes contra la fe (BOYAJIAN, p. 17). El éxito de esta última negociación tuvo mucho que ver con la depresión por la que pasaban las finanzas de la Corona en esos momentos. El Conde-Duque de Olivares, rodeado de consejeros de origen portugués, vio beneficioso declarar la bancarrota en 1627 con vistas a sustituir a los banqueros del momento, mayoritariamente genoveses, por financieros lusos, los cuales ofrecían la posibilidad, gracias a las particularidades de sus redes, de "abatir las fronteras sin ni siquiera tocarlas, resucitando así el comercio hispánico y, de rebote, proveyendo de fondos a la hacienda real" (VALLADARES, P.28-29) y reactivar la economía de la Monarquía en el Atlántico y otros espacios bajo su control. Dicha reorientación pasaba por la liberalización de las condiciones para la circulación de los cristianos nuevos, centrándose especialmente en facilitar su éxodo desde Portugal y su acceso a los asientos (BOYAJIAN, p. 18)<sup>10</sup>.

Los cristianos nuevos encontraron resistencia a sus aspiraciones por parte de sus rivales castellanos, los cuales manifestaron en repetidas ocasiones ante el rey su sentimiento de temor ante la tendencia de la Corona de beneficiar a los portugueses por encima de cualquiera de los más dignos súbditos (IBIDEM, p. 20-21). Instituciones como la Casa de la Contratación o los Consulados de Comerciantes encabezaron dichas protestas contra el creciente intrusismo luso en los mercados castellanos, ya desde los últimos años del s. XVI, acusando a los portugueses de criptojudíos, y de minar el comercio de la Carrera de Indias, "spirited the empire's wealth beyond its borders through innumerable and clandestine routes" a través de una vasta máquina, "integrated trading organization... a widespread and well-organized conspiracy" (STUDNICKI-GIZBERT, p.92-93; DIAZ BLANCO,2012, p.71,80,82,86-88); por ello buscaron entorpecer sus negocios, incitando la petición de los hombres de negocios portugueses de mejores condiciones de movilidad dentro y fuera de los dominios de la Monarquía.

---

<sup>10</sup> Aunque haya sido a través de continuadas y complicadas negociaciones entre estos empresarios lusos y la Corona, y pese a que los resultados beneficiosos para la primera parte no significaron una permisividad plena y definitiva para la circulación de comerciantes portugueses, siempre sospechosos de judaizar, entre territorio de la Monarquía Hispánica, las medidas liberalizadoras emprendidas por la Corona parecen evidenciar una preferencia por la revitalización económica y el desarrollo de comunicaciones más fluidas entre sus dominios. Ambas empresas sólo podían ser emprendidas por las redes trans-imperiales lusas.



## **La circulación como instrumento para el trasvase entre los espacios ibéricos**

En definitiva, las posibilidades ofrecidas a los actores del mundo atlántico para moverse por toda su superficie, y la concepción, por parte de ellos mismos, de la necesidad de circular frecuentemente y establecer vínculos con otros lugares donde pudieran operar revelan una realidad mucho más dinámica en el desarrollo de las potencias europeas involucradas en el Atlántico, así como en sus dominios ultramarinos y en otras sociedades con las que mantuvieron un contacto fluido. Se producían a menudo trasvases entre imperios, no solo de mercancías, sino también de personas, lo cual en la mayoría de los casos menoscababa los límites fronterizos de los Estados. Dentro de la Unión de Coronas, con sus particulares características y realidades institucionales, nos encontramos gran variedad de movimientos de este tipo. Así, nada más comenzar esta unión nos encontramos ante el caso del capitão-mor Diogo d'Azambuja de Melo, quien viajó en la década de 1580 desde el archipiélago indonesio, donde había servido hasta entonces, con el objetivo final de regresar a Lisboa. Realizó la primera fase de su viaje siguiendo la ruta del Cabo, hasta el Cabo de Buena Esperanza. Allí hizo una parada en la isla de Santa Elena, cerca de la costa de Angola, en 1588, por el mal estado de la nave. Partió después desde Luanda en un segundo barco, pero se encontró con otro nuevo obstáculo en la costa de las islas de Cabo Verde: una nave corsaria francesa. De alguna manera que no se especifica, d'Azambuja consiguió un pasaje para el Caribe español, como parte de un viaje esclavista (él mismo adquirió 8 esclavos de Mozambique, expertos músicos) (WHEAT, p. 254). Pasó bastante tiempo en Cartagena de Indias, y partió después hacia La Habana. Algunas fuentes afirman que lo hizo en su propio barco, pero no se sabe si lo adquirió en Cartagena o ya antes, en la costa africana. Después de un tiempo, emprendió su viaje de retorno a la Península Ibérica. Llegó finalmente a Lisboa, donde denunció que el gobernador Juan de Tejeda había retenido (robado más claramente) a 4 de sus esclavos (IBIDEM, p.255). Uno de los testigos que confirmaron la historia de d'Azambuja fue el capitán Luis de Santa María. Éste era de origen portugués, y había residido muchos años en el Caribe español. Primero vivió en Cartagena, donde estuvo personalmente envuelto en el tráfico de esclavos, trayéndolos desde las islas de Cabo Verde (1577). Poseía al menos 2 barcos que trajeron esclavos a Cartagena en 1587. En 1591 navegó a La Habana, donde vivió por 5 meses y medio. A la altura del caso de d'Azambuja residía en Lisboa (IBIDEM, p. 258). Este hecho representa una transferencia de los circuitos marítimos luso-atlánticos a los



hispano-atlánticos pero, aunque la Corona estaba interesada en evitar este tipo de migración, encontramos casos como el de d'Azamuja o el de Santa María, a los cuales nunca se les pidieron explicaciones detalladas sobre su presencia en Angola, las islas de Cabo Verde, Cartagena y La Habana (IBIDEM, p.263).

El tráfico de esclavos no solo sirvió como puente para conectar el África portuguesa con el Caribe español. También lo hizo hacia las posesiones castellanas del Atlántico Sur: años después del hecho referido, en 1620 aparecen informaciones sobre el navío San Juan Bautista, que partió ese mismo año desde Luanda en dirección a Bahía con una carga de 190 esclavos. Según los documentos, las inclemencias del tiempo le obligaron a desviarse hacia Río de Janeiro. Dos barcos corsarios lo persiguieron durante tres días en las cercanías de Cabo Frio. Llegó finalmente a Buenos Aires, llevando a cabo una "arribada forzosa", pero los oficiales bonaerenses no creían la historia y pidieron la avença y despacho al capitán. Según el despacho, dos militares embarcaron esclavos en Luanda: el capitán Miguel Brandão da Serra, quien era el armador del barco y poseía 93 de los esclavos embarcados, un 46% del total; y el alférez Domingos Carballo, dueño de 6 esclavos, el 3%. Lo interesante de este caso es la trayectoria de Brandão da Serra: originario de Lisboa, testificó haber servido como soldado y capitán en una fortificación portuguesa en Angola durante los 20 años anteriores al suceso. Según Schultz su objetivo durante esos años habría sido adquirir un navío esclavista. Al obtener el rango de capitán, su nueva posición le facilitó el acceso a esclavos, ya fuera ejerciendo la violencia en forma de razias, o mediante la extorsión. El testimonio del capitán fue recogido considerándolo como residente en Buenos Aires, no como estante. Esto lleva a pensar que había cultivado conexiones con el Río de la Plata durante sus 20 años de servicio en Angola, quizás mediante otros viajes esclavistas, y que además poseía alguna propiedad en la ciudad (SCHULTZ, 2015, p. 433). Atendiendo al resto de inversores de este viaje, algunos de los cuales adquirieron esclavos en Angola, se refleja que, por su variedad, éste era un negocio en el que participaban individuos de todos los niveles sociales (Idem). Éste habría sido solo uno de los numerosos casos que contribuyeron a acercar entre sí los espacios africano y rioplatense durante el tiempo que duró la Unión de Coronas e incluso la época posterior a 1640.

Autores como Schultz ya han comentado la creciente importancia que comienzan a dar algunos académicos al estudio del movimiento de individuos entre el África sub-sahariana y las



Américas, pero matiza que la mayoría de estos estudios se limitan a la circulación dentro del Imperio Portugués. En esto hace una apreciación en favor del trabajo de David Wheat, quien realiza una crítica del foco Brasil-Angola en su obra, *Atlantic Africa and the Spanish Caribbean* (WHEAT op cit SCHULTZ, p. 444) y, mira hacia la conexión con el Caribe español como vía de trasvase de personas entre los dominios ultramarinos de ambos reinos, Castilla y Portugal. Además del caso de d'Azambuja, Wheat describe otra forma en la que los portugueses llegaban a las Indias de Castilla: era usual que los barcos de esclavos fueran vendidos al llegar a Cartagena, en la mayoría de los casos para el aprovechamiento de sus partes que hubieran resistido la travesía. Debido a ello, muchos miembros de las tripulaciones (portugueses) se quedaban en Cartagena por varios meses (ilegalmente). Este hecho representa una transferencia de los circuitos marítimos luso-atlánticos a los hispano-atlánticos (WHEAT, p. 262). Aunque otros historiadores ya han señalado la importancia de los barcos de transporte de esclavos como medios para el contrabando y la migración clandestina de portugueses a las Indias de Castilla, para Wheat los circuitos atlánticos que conectaban África y el Caribe español fueron significativos a una escala aún mayor. Wheat vincula los 3 sistemas de circuitos: la Carreira da Índia, las flotas de la plata y la trata transatlántica de esclavos. Para él, los puertos africanos que suministraban esclavos formaban parte de las escalas de la Carreira da Índia. Por ello, aunque han sido estudiados como realidades aisladas, tanto la Carreira da Índia, como las flotas de la plata españolas y el temprano tráfico de esclavos transatlántico se solapaban en algunos puntos específicos del Océano Atlántico. Es necesario superar los límites de los estudios de área y de estructuras imperiales que, de alguna manera, ocultan la complejidad y la naturaleza interconectada del moderno mundo marítimo ibérico (IBIDEM, p.254).

En el otro espacio "periférico" descrito a lo largo de este ensayo, la frontera entre el sur de Brasil y la región rioplatense, encontramos otro caso muy llamativo de circulación inter-imperial. Ha sido extraído de la tesis de José Carlos Vilardaga, quien examina el espacio centrándose en São Paulo. El autor encuentra en ella algo más que una villa portuguesa en la frontera con los territorios americanos de Castilla; ve un punto estratégico de penetración lusa y de otros pueblos (holandeses, franceses, etcétera). Insiste en la importancia de considerar el contexto de la Unión de Coronas, que hace de la villa parte de los procesos de expansión concéntrica que surgían tanto desde el interior castellano como del litoral vicentino. El



personaje al que nos referíamos fue un minero de oro llamado Manoel Pinheiro Azurara. Éste comenzó sus andanzas en las Indias de Castilla hacia 1570. Veinte años después fue llamado a Brasil por el gobernador Francisco de Souza, quien valoraba sus habilidades para el proyecto de explotación minera que estaba organizando en la zona de São Paulo. A principios del siglo XVII, entre 1602 y 1604 se movió por la Península Ibérica, alternando entre Valladolid, Madrid y Lisboa, como parte de sus servicios para Francisco de Souza. Al regresar fue nombrado mineiro-mor de las minas de São Paulo (VILARDAGA, 2010, p.241). Trascurridos dos años desde entonces podría regresar a Nueva Granada, donde decía vivir con su familia. En 1605 se le concedió un permiso para ir a buscar a su familia a través del camino de Paraguay. Fue apresado en Asunción junto a otro portugués, Jerônimo de Vega, y llevado ante la justicia; del procedimiento se hizo cargo Pedro Dure en nombre del gobernador de las Provincias del Río de la Plata, Hernandarias Saavedra. Dure argumentó que Pinheiro Azurara, si bien tenía el permiso del Consejo de Portugal para realizar su viaje, no lo había obtenido de la Casa de Contratación. Además, lo acusó de haber robado oro de las minas de São Paulo; con ello y varios esclavos de Guinea, buscaba "fazer comércio pelo caminho proibido" (IBIDEM, p. 242-243). Finalmente, el minero fue condenado a la confiscación de sus bienes y a regresar a São Paulo (IBIDEM, p. 243). La motivación real de Pinheiro parece rebelarse a partir de datos de sus operaciones posteriores, en las cuales se beneficia de hacer negocios con yerba mate y otros productos (IBIDEM, p. 244). Algo que tenía en común éste y otros casos de comerciantes procesados era que todos ellos realizaban el trayecto entre São Paulo y Guairá llevando consigo esclavos africanos. Estos podían alcanzar gran valor, cambiándose por yerba mate o moneda a lo largo de un trayecto que salía de Angola, pasaba por São Paulo, tomaba el camino prohibido (Santa Fe, Tucumán, Corrientes) y podía terminar en Potosí, atravesando toda una red comercial con escalas sucesivas que no distinguía entre castellanos y lusos (IBIDEM, p. 249).

El espacio americano durante la época no tuvo una separación estrictamente definida por las fronteras entre la Corona de Castilla y la de Portugal, dando lugar a una situación en la que el concepto de Monarquía Católica favoreció la hibridación entre las estructuras imperiales castellanas y lusas, un proceso por el cual también se vio afectada São Paulo (Ibidem, 199-200). Como se desprende de la tesis de Vilaradaga éste fue un proceso amplio, en el cual puede resultar beneficioso emplear las perspectivas conectadas antes propuestas por Gruzinski y



Subrahmanyam; éstas abren nuevos horizontes a la investigación, permitiendo analizar los puntos de contacto, los intercambios de todo tipo y los "mestizajes" producidos entre las formas y los sentidos de la colonización (IBIDEM, p. 198).

Tanto Gruzinski como Subrahmanyam insisten en la necesidad de distanciarse de las historiografías más nacionales, que

"durante mucho tiempo se las han ingeniado para eludir esta circulación impermeabilizando sus fronteras. Éstas separan también a Portugal de España y han llevado estos ajustes hasta la caricatura [...] Estas separaciones repercuten en las divisiones de América Latina que apartan a Brasil de una América hispánica, en su momento fragmentada en una retahíla de historias nacionales nacidas de las independencias del siglo XIX" (GRUZINSKI, p. 42; SUBRAHMANYAM, p. 738; RIBEIRO, p. 8-9).

Gruzinski distingue entre dos esferas de actividad y de referencia al hablar de la Monarquía Católica: la esfera de origen y la esfera en que los individuos circulan. La primera es la "patria" o el "patrio nido", el punto de anclaje y de definición del sujeto, "el lugar al cual el individuo regresa después de una larga ausencia y de recorrer los mares y los continentes" (GRUZINSKI, 2006, p.229). La segunda esfera refiere a lo global, el mundo donde circulan los individuos. El autor encuentra dificultad a la hora de conectar ambas esferas, ya que los dos conceptos a los que se refieren cobraron nuevos sentidos a medida que avanzaban los procesos de la expansión ibérica. Y sin embargo Gruzinski concluye que era el movimiento de los hombres uno de los elementos que daban su unidad al gigantesco espacio que ocuparon los dominios de Castilla y Portugal durante el período estudiado (IBIDEM, p. 232). Sus desplazamientos llevaban a los barcos castellanos y portugueses a surcar "toda la redondez del mundo [...] Un movimiento acarrea otro movimiento, un horizonte descubre otro todavía más vasto" (GRUZINSKI, p. 54). Otro de los signos de la movilidad de los hombres que describen la complejidad de las conexiones e interacciones que tenían lugar en el seno de la Monarquía Católica y en el espacio europeo, americano, africano y asiático era el de los flujos de mercancías, actividad íntimamente relacionada con el objeto de nuestro trabajo. Gruzinski ilustra esta circulación de forma similar a como hemos tratado de hacerlo aquí: "El dinero americano, cuando no se escapa de manera más o menos clandestina para China, atraviesa el Atlántico para llenar las arcas europeas. Las especias asiáticas toman la ruta del océano Índico,



rodean África, remontan el Atlántico sur para amontonarse en los almacenes de los puertos de Lisboa y Amberes. [...] las "piezas" llegadas de África, alimentan los circuitos negreros que vinculan los puertos de Guinea, Angola y Cabo Verde con el Brasil de los portugueses, las Indias occidentales y las tierras de Oriente" (IBIDEM, p. 59-60). Aunque este trabajo esté centrado en el marco de la Monarquía Católica durante la Unión de Coronas, no queremos invisibilizar otros flujos de personas no europeas ni directamente vinculadas a los reinos ibéricos, pero que aprovechaban los circuitos puestos en marcha por los europeos para desplazarse y acceder a otros mercados. Esa podía ser la situación de la comunidad armenia residente en el barrio de Nueva Julfa, en Isfahan (actual Irán): algunos de los comerciantes miembros de este grupo comerciaban a través de la ruta mediterránea con centros europeos como Cádiz o Ámsterdam, pero también hubo otros que saltaron al Atlántico accediendo a la América hispánica por la ruta de los galeones de Manila. Desde su posición en la periferia del Océano Índico, Manila atrajo a muchos de estos comerciantes como puerta de entrada a México y a Nueva España (ASLANIAN, 2007, p. 140). Tal fue el caso de Constantino di Lazzaro, quien realizó un itinerario hasta Ámsterdam en un navío holandés, regresando a Batavia de la misma forma antes de ir a Manila. Algunos mercaderes, insatisfechos de haber llegado solo a Manila, decidieron embarcarse en alguno de los viajes del Galeón de Manila para pasar a América, residiendo en México y Nueva España durante períodos breves de tiempo antes de regresar a Nueva Julfa a través de Manila y la India (IBIDEM, p. 143). La finalidad de lo expuesto en estas líneas es subrayar la existencia de una multidireccionalidad en los circuitos inter-imperiales que, si bien incrementaron sus dimensiones y su dinamismo a partir de los procesos expansivos europeos, no reservan su protagonismo solo a los agentes "externos", sino que contaron con una importante participación por parte de los actores locales a medida que se hacían ellos también globales.

## Conclusiones

Los enfoques presentados en este artículo contribuyen actualmente a sentar las bases teóricas y metodológicas del estudio de la circulación de personas. Hemos tratado de describir los progresos que se han hecho en ese sentido, remarcando los debates historiográficos y los nuevos enfoques; también se han aplicado los conocimientos adquiridos al respecto al objeto





de estudio elegido, los comerciantes, teniendo en cuenta el contexto de la Unión de Coronas y las particularidades que en él se manifestaban. Creemos que dicho período resulta muy apropiado para un estudio de circulación, pues la unión entre los reinos de Castilla y Portugal remarcó más aún lo difuso de los límites territoriales y jurisdiccionales entre ambas monarquías, e intensificaron la frecuencia y el volumen de los contactos e interacciones entre los actores que se desenvolvían desde el espacio atlántico. De igual manera, este artículo constituye una propuesta de análisis todavía en ciernes, que podrá ir desarrollándose y dotándose de una mayor esencia y profundidad con vistas a contribuir con un estudio lo más completo posible sobre la actividad mercantil practicada durante la Unión de Coronas y sobre el papel que en ella jugaron los hombres de negocios.

### Referências Bibliográficas

ASLANIAN, S., *The Circulation of Men and Credit: The Roles of the Commenda and the Family Firm in Julfan Society*, *JESHO*, vol. 50, n. 2-3: Leiden, 2007, pp. 124-171, p. 140.

ANTUNES, C.; SILVA, F. Ribeiro da. Amsterdam Merchants in the Slave Trade and African Commerce, 1580s-1670s. *Tijdschrift voor Economisch en Sociale Geschiedenis*, 9:4, Utrecht, 2012, pp. 3-30.

ANTUNES, C.; SILVA, F. Ribeiro da. Cross-cultural Entrepreneurship in the Atlantic. Africans, Dutch and Sephardic Jews in Western Africa, 1580-1674. *Itinerario: International Journal on the History of European Expansion and Global Interaction*, 35:1, Cambridge, 2011, pp. 49-76.

*Base de Datos BRASILHIS: Redes personales y circulación en Brasil durante la Monarquía Hispánica, 1580-1640.* Disponible para su consulta en: <http://brasilhis.usal.es/>

BOYAJIAN, J. C. *Portuguese Bankers at the Court of Spain, 1626-1650*. New Brunswick; Nueva Jersey: Rutgers University Press, 1983.

CARDIM, P. [et al.] (Eds.) *Polycentric monarchies: how did early modern Spain and Portugal achieve and maintain a global hegemony?* Eastbourne; Portland: Sussex Academic Press, 2012.

CASTAÑEDA DELGADO, P.; HERNÁNDEZ APARICIO, P. Judaizantes ibéricos en la Inquisición de Lima. El auto de fe de 1639. VENTURA, M. da Graça M. (Coord.). *A União Ibérica e o Mundo Atlântico*. Lisboa: Colibri, 1997, pp. 241-264.



CONTRERAS, J. [et al.] (Eds.). *Familia, religión y negocio: el sefardismo en las relaciones entre el mundo ibérico y los Países Bajos en la Edad Moderna*. Madrid, Fundación Carlos Amberes, 2002.

COSTA, L. Freire. El Imperio Portugués: Estamentos y grupos mercantiles. MARTÍNEZ MILLÁN, J. *La monarquía de Felipe III*, vol. IV. Madrid: Fundación Mapfre, pp. 859-883, 2008.

COSTA, L. Freire. *O transporte no Atlântico. As frotas do açúcar (1580-1663)*. (Tesis Doctoral en Historia Económica y Social). Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2001.

DÍAZ BLANCO, J. M. *Así trocaste tu gloria: guerra y comercio colonial en la España del siglo XVII*. Valladolid: Instituto Universitario de Historia Simancas; Madrid: Marcial Pons Historia, 2012.

EBERT, C. *Between Empires: Brazilian Sugar in the Early Atlantic Economy, 1550-1630*. Leiden; Boston: Brill, 2008.

FRADE, F. Veiga. *As Relações económicas e sociais das comunidades sefarditas portuguesas: O Trato e a Família, 1532-1632*. (Tesis doctoral en Historia). Universidade de Lisboa, Lisboa, 2006.

GRAFE, R. Polycentric States. The Spanish Reigns and the “Failures” of Mercantilism. STERN, P. J.; WENNERLIND, C. (Eds.) *Mercantilism Reimagined: Political Economy in Early Modern Britain and Its Empire*. New York: Oxford University Press, 2014. Recuperado el 18/03/2019, de <http://www.oxfordscholarship.com.ezproxy.eui.eu/view/10.1093/acprof:oso/9780199988532.001.0001/acprof-9780199988532-chapter-11?print=pdf>

GRUZINSKI, S. *Las cuatro partes del mundo: historia de una mundialización*. México D.F.: Fondo de Cultura Económica, 2010.

GRUZINSKI, S. Mundialización, globalización y mestizaje en la Monarquía Católica. CHARTIER, R.; FEROS, A. (Dirs.). *Europa, América y el mundo. Tiempos históricos*. Madrid: Fundación Rafael del Pino, 2006, pp. 217-237.

HUTZ, A. *Homens de Nação e de Negócio. Redes comerciais no mundo ibérico (1580-1640)*, (Tesis doctoral), São Paulo: Universidade de São Paulo, 2014.

LOKKEN, P. From the 'Kingdoms of Angola' to Santiago de Guatemala: The Portuguese Asientos and Spanish Central America, 1595-1640, *Hispanic American Historical Review*, vol 93, n. 2, Durham, 2013, pp. 171-203.

LÓPEZ BELINCHÓN, B. *Honra, libertad y hacienda: (hombres de negocios y judíos sefardíes)*. Alcalá de Henares, Instituto Internacional de Estudios Sefardíes y Andalusíes, 2001.



MARKOVITS, C. *The Global World of Indian Merchants, 1750–1947: Traders of Sind from Bukhara to Panama*. Cambridge: Cambridge University Press, 2000.

MEGIANI, A. P. Torres. Contar coisas de todas as partes do mundo: as Relaciones de Sucesos e a circulação de notícias escritas no período filipino. ALMEIDA, S. C. Cordeiro de [et al.] (Orgs.). *Cultura e sociabilidades no mundo Atlântico*, vol. 2. Recife: Editora Universitária UFPE, 2012, pp. 469-483.

MEGIANI, A. P. Torres [et al.] (Orgs.). *O Brasil na Monarquia Hispânica (1580-1668): Novas interpretações*. São Paulo: Humanitas, 2016, pp. 7-21.

RICARDO, S Carvalho. *Expoentes mercantis e dinâmica de negócios: A família Dias de Milão (1580-1624)*. (Tesis Doctoral en Historia), Universidade de São Paulo (USP), São Paulo, 2014.

RIBEIRO, F. V. Aguiar. Circulação de conhecimentos, pessoas e produtos em Assunção, Paraguai (1640-1680), *Anais do XII Encontro Internacional da ANPHLAC*, p. 1-12, 2016.

ROITMAN, J. V. *The Same but Different? Inter-cultural Trade and the Sephardim, 1595-1640*. Leiden; Boston: Brill, 2011.

RUIZ, R. The Spanish-Dutch Wat and the Policy of the Spanish Crown toward the Town of São Paulo, *Itinerario*, vol. 26, n. 1, 2002, pp. 107-125.

SANTOS PÉREZ, J. M. A estratégia dos Habsburgo para a América portuguesa. Novas propostas para um velho assunto. ALMEIDA, S. C. Cordeiro de [et al.] (Orgs.). *Políticas e estratégias administrativas no Mundo Atlântico*. Recife: Editora Universitária UFPE, 2012, pp. 247-253.

SANTOS PÉREZ, J. M. Introducción. MEGIANI, A. P. Torres [et al.] (Orgs.). *O Brasil na Monarquia Hispânica (1580-1668): Novas interpretações*. São Paulo: Humanitas, 2016, pp. 7-21.

SCHULTZ, K. D. The Kingdom of Angola is not Very Far from Here: The South Atlantic Slave Port of Buenos Aires, 1585-1640, *Slavery & Abolition. A Journal of Slave and Post-Slave Studies*, vol. 36, n. 3: Londres, 2015, pp. 424-444.

SILVA, F. R. da. *Dutch and Portuguese in western Africa: empires, merchants and the Atlantic system, 1580-1674*. Leiden; Boston: Brill, 2011.

SILVA, J. Guimarães da Fonseca e. *Cristãos-novos nos negócios da capitania de Pernambuco: relacionamentos, continuidades e rupturas nas redes de comércio entre os anos de 1580 e 1630*. (Tesis Doctoral en Historia). Universidade Federal de Pernambuco, CFCH, Recife, 2012.



SILVA, K. V. A América açucareira portuguesa no governo de Felipe IV de Espanha. ALMEIDA, S. C. Cordeiro de [et al.]. *administrativas no Mundo Atlântico*. Recife: Editora Universitária UFPE, 2012, pp. 255-270.

STOLS, E. Os mercadores flamengos em Portugal e no Brasil antes das conquistas holandesas. *Anais de História*, nº 5: Assis, 1973, pp. 9-54.

STRUM, D. Entre os embargos e a Inquisição: cristãos-novos e "framenguos" na rota do açúcar. *Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH*, pp. 1-14, 2011.

STRUM, D. *The Portuguese Jews and New Christians in the Sugar Trade: Managing Business Overseas-Kinship and Ethnicity Revisited (Amsterdam, Porto and Brazil, 1595-1618)*. (Tesis Doctoral en Filosofía). Hebrew University of Jerusalem, Jerusalem, 2009.

STRUM, D. Resiliência da Diáspora e Expansão do Mercado de Agentes Ultra-Marinos no Comércio Atlântico Moderno: os Agentes dos Mercadores Judeus e Cristãos-Novos na Rota do Açúcar, *Anais de História de Além-Mar*, XIV, Lisboa, 2013, pp. 145-176.

SUBRAHMANYAM, S. *The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700: a political and economic history*. London: Longman, 1993.

STUDNICKI-GIZBERT, D. *A nation upon the ocean sea: Portugal's Atlantic diaspora and the crisis of the Spanish Empire, 1492-1640*. Oxford: Oxford University Press, 2007.

SUBRAHMANYAM, S. Connected Histories: Notes towards a Reconfiguration of Early Modern Eurasia, *Modern Asian Studies*, vol. 31, n. 3 (Special Issue: The Eurasian Context of the Early Modern History of Mainland South East Asia, 1400-1800), pp. 735-762, 1997.

SUBRAHMANYAM, S. [et al.] (Eds.). *Society and Circulation: Mobile People and Itinerant Cultures in South Asia, 1750-1950*. London: Anthem Press, 2006.

TRIVELLATO, F. *Trading Diasporas and Trading Networks in the Early modern Period: A Sephardic Partnership of Livorno in the Mediterranean, Europe and Portuguese India (ca 1700-1750)*. (Tesis doctoral sin publicar). Brown University: Providence, 2004.

VALLADARES, R. *Portugal y la Monarquía Hispánica, 1580-1668*. Madrid: Arco Libros, 2000.

VILA VILAR, E. Los asientos portugueses y el contrabando de negros, *Anuario de estudios americanos*, 30, pp. 557-599 (1973).

VILARDAGA, J. C. *São Paulo na órbita do Império dos Felipes: conexões castelhanas de uma vila da América portuguesa durante a União Ibérica (1580-1640)*. (Tesis Doctoral en Historia). São Paulo, Universidade de São Paulo (USP), São Paulo, 2010.



WHEAT, D. *Atlantic Africa and the Spanish Caribbean*. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2016.

WHEAT, D. Global Transit Points and Travel in the Iberian Maritime World, 1580-1640. MANCALL, P. C.; SHAMMAS, C. (Eds.). *Governing the Sea in the Early Modern Era: Essays in Honor of Robert C. Ritchie*. San Marino: Huntington Library Press, 2015, pp. 253-274.

