Grado en Historia

¿COMERCIO EN UN SIGLO DE ORO? CAPITAL HUMANO Y FORMACIÓN DE REDES MERCANTILES EN EL ESPACIO ATLÁNTICO DURANTE EL SIGLO XVI

-

The Golden Century of Trade? Human Capital and Formation of Merchant Networks in the Atlantic Area during the 16th Century

Marina Fernández Flórez

Tutora: Susana Truchuelo García

Curso 2016/2017

1. Introducción 5

2. La esfera espacial: el Atlántico en perspectiva 7

3. La esfera cultural, la esfera socioeconómica: la formación del capital humano 13

3.1. Cambios, permanencias y conflictos 13

3.1.1. El conflicto entre lo espiritual y lo material 14

3.1.2. El conflicto entre los viejos valores y la movilidad social 18

3.2. Nuevos valores y métodos: la formación de redes mercantiles 22

3.2.1. Viejos y nuevos principios: confianza, endogamia, reputación e información dentro de las redes comerciales 23

3.2.2. Funcionamiento interno de la red mercantil atlántica 28

3.2.3. Fenómenos asociados a la actividad mercantil. Inserción de la red comercial en la sociedad atlántica 30

4. La esfera política: el mercader, el Estado y la construcción del mundo Atlántico 33

4.1. El Estado mercantilista. La interacción de las redes comerciales y los mecanismos estatales 34

4.2. El conflicto internacional en altamar y sus consecuencias económicas 41

5. Conclusiones 47

6. Bibliografía 50

7. Anexo 54

Resumen:

El capital humano fue un valor esencial para explicar el desarrollo de la economía durante el siglo XVI. En este contexto se crearon redes de mercaderes para hacer frente a los numerosos obstáculos de su tiempo, ya fuesen geográficos, sociales, culturales o políticos. El objetivo principal de este trabajo es la descripción de los numerosos factores que contribuyeron en el diseño del ethos mercantil del siglo XVI para ofrecer un retrato completo de estos individuos, con hincapié en los cambios y las permanencias. Un segundo objetivo consiste en conocer hasta qué punto estos mercaderes fueron figuras claves en la formación de los mercados atlánticos y de las potencias políticas a lo largo de esta centuria, y hasta qué punto el siglo XVI puede ser denominado un "siglo de oro" para el comercio y los comerciantes. Para alcanzar estos objetivos, este estudio seguirá los principios de la Historia Global con el fin de alcanzar la integración de todos los aspectos que influenciaron a los mercaderes y su actividad, así como la comparación analítica de fuentes y teorías más tardías sobre este tema.

Palabras clave: mercader, red, atlántico, siglo XVI.

Abstract:

Human capital was an essential value to explain the development of economy during the 16th century. In this context, merchant networks were created to face the multiple geographic, social, cultural, and political obstacles of their time. The main aim of this work is to depict the very varied context that helped to design the merchant ethos of the 16th century to offer a complete portrait of these figures, with a special remark on changes and continuities. A second aim is to know in which degree these merchants were a key figure in the formation of Atlantic markets and political forces during this century, and how far can we describe the 16th century as the golden era of trade and tradesmen. To reach these goals, this study will follow the principles of Global History towards the integration of all the layers of aspects that influenced merchants, as well as an analytic comparison of sources and later theories regarding this topic.

Key words: Merchant, network, Atlantic, 16th century.

1. INTRODUCCIÓN

El siglo XVI llevó por vez primera los intereses políticos y económicos de Europa más allá de la línea del horizonte. El oeste europeo vio nacer en este siglo un nuevo mundo de oportunidades y ambiciones, materializadas en la apertura del mercado atlántico. Desenvolverse en este mercado expandido requería nuevas habilidades, nuevos avances tecnológicos, nuevos mecanismos de sociabilidad, nuevos valores sociales y nuevas respuestas por parte del Estado, tanto en lo referente a su propia actividad económica como en lo referente a la de sus súbditos. Todas estas estrategias destacaron por su fuerte carácter personal, motivo por el cual el capital humano será el valor central de este trabajo. En adelante, el objetivo del presente análisis será la descripción de ese factor humano, cuyos esfuerzos y aspiraciones fueron responsables de la superación de la gran frontera atlántica del mundo medieval. La interacción del mercader con el espacio físico, con la sociedad de su tiempo, con las dificultades técnicas y las inseguridades derivadas de la distancia, la inestabilidad monetaria y los peligros del mar, así como con el Estado en todas sus variantes serán los puntos claves del discurso, de cara a comprender las adaptaciones de una sociedad ante las nuevas coyunturas económicas del llamado siglo de los descubrimientos. La observación de estos aspectos ayudará, a su vez, a discernir hasta qué punto es posible hablar de un "siglo de oro" para designar la centuria del Quinientos.

La teoría económica no siempre ha dado prevalencia a este modelo de un mercado macado por el personalismo, como el que se asumirá en este trabajo. Por ejemplo, el "modelo neoclásico", formulado en los años 50 del pasado siglo, propuso un mercado despersonalizado, "perfecto", en el que el propio funcionamiento natural de la economía prevenía los riesgos y evitaba la necesidad de estrategias de carácter personal, permitiendo a los actores desenvolverse de forma individual en un mercado capaz de autorregularse. Semejante modelo ha sido considerado como una forma idealizada de entender la economía[1] y, en consecuencia, rechazado por amplios sectores de la historiografía que ensalzan el gran peso de las acciones humanas en el funcionamiento de los mercados. Por ejemplo, Schumpeter edificó su teoría del "crecimiento inestable" torno a la figura del empresario, que fue, en opinión del autor, una figura más significativa en este siglo que en ningún otro, y que se constituyó en el empuje del sistema económico[2]. Por consiguiente, el estudio de los vínculos personales conformados en redes mercantiles y financieras ha atraído el interés de la historiografía, motivo por el cual dichas redes serán un factor recurrente a lo largo de todo el presente discurso en su calidad de

[1] FIEDLER, Martin. "Vertrauen ist gut, Kontrolle ist teuer: Vertrauen als Schlüsselkategorie wirtschaftlichen Handels". *Geschichte und Gesellschaft*, 27 (2001), pp. 578-580.
[2] MAURO, Frédéric. *Europa en el siglo XVI. Aspectos económicos*. 2ª Ed. Barcelona: Labor, 1976, p.167.

elementos indispensables para comprender el desarrollo de la actividad económica en el siglo XVI.

En línea con el peso del factor humano en el desarrollo de los mercados atlánticos, hay aspectos paralelos al comercio a tener en cuenta, ya que los factores que construyeron el sentir específico de esta época y, por tanto, el "espíritu" económico y social de los mercaderes, radican en todos aquellos principios definitorios de la sociedad del Antiguo Régimen en general y del siglo XVI en particular. En este sentido, el debate sobre el papel de la Reforma protestante en la mentalidad del mercader, iniciado por la célebre tesis de Max Weber, ha marcado un hito en la forma de comprender el peso del componente religioso en las operaciones comerciales y la misma comprensión de la actividad mercantil. La naturaleza de este debate no será objeto de este trabajo; no obstante, la fuerza de los cambios y permanencias en la mentalidad y los valores sociales, bien entendidos como causa o consecuencia de la expansión del mercado atlántico, tuvo un papel definitivo en este contexto económico y será por tanto objeto de análisis en adelante.

Más allá de los aspectos socioculturales, que serán descritos en detalle a lo largo de este trabajo, el espacio físico y su comprensión por parte del hombre del Quinientos tuvo también un peso singular en el contexto que nos ocupa. El siglo XVI fue el punto de partida de una nueva cultura de dominio del hombre sobre la naturaleza, término que se opuso en la mentalidad de la época al concepto de civilización[3]. Por ejemplo, la madera y su disponibilidad fue una base material de las transformaciones a nivel social y económico que se explicarán en adelante, en especial en el seno de las comunidades orientadas al mar, como lo fue la sociedad atlántica, y es por ello que, aunque no vaya a ser un punto de peso en el desarrollo de este trabajo, constituye un aspecto digno de mención. El equilibrio entre recursos naturales y expansión marítima y comercial fue frágil y sobrepasado con largueza por parte de las potencias en expansión; no obstante, según los nuevos principios teológicos de la época moderna, el mundo y todo lo que había en él había sido creado para uso del hombre[4].

Con todo, de la misma forma que se resaltan los cambios han de destacarse las permanencias. En muchos casos, la diferencia recayó no tanto en las actividades y los métodos comerciales que se desarrollaron en esta centuria, sino en la escala de mayor alcance a la que tuvieron lugar: "(…) *there was little in the way of business or industrial technique in use in the northern economies that would have been unfamiliar to a Venetian Merchant or a Florentine*

[3] THOMAS, Keith. *Man and the Natural World. Changing Attitudes in England 1500-1800*. UK: Penguin Books, 1991.
[4] *Ibidem*, p. 17.

clothier of the fifteenth century"[5]. A lo largo del discurso se tratará de esclarecer dónde se implantó la novedad y dónde permaneció la tradición ante un escenario supuestamente sin precedentes en el imaginario europeo.

Para atender a todos estos puntos del discurso, se recurrirá en este trabajo a un método analítico y comparativo, por medio de la puesta en relación de diferentes teorías historiográficas y fuentes contemporáneas que permitan un acercamiento a las diferentes consideraciones sobre la naturaleza del comercio y sus responsables en el marco del siglo XVI. Se trata de un tema amplio, por la riqueza de matices y factores indispensables e inseparables en la construcción del colectivo objeto de análisis; es por ello que el objetivo radicará en presentar un retrato complejo del mercader y su entorno de acuerdo con los métodos de integración propios de la Historia Global, pero sin entrar en una descripción exhaustiva de cada uno de los aspectos objeto de mención, tras los cuales existe, no obstante, una extensa tradición historiográfica en la que no es posible ahondar debido a las características de este trabajo. Se procederá por tanto a la explicación de las tendencias generales en el plano social, religioso y comercial, respaldadas por ejemplos particulares y con mención a las diferencias regionales que se dieron en los distintos modelos políticos de las potencias atlánticas.

2. LA ESFERA ESPACIAL: EL ATLÁNTICO EN PERSPECTIVA

Nuestro intento de retratar al comerciante del Quinientos pasa por definir el espacio – o espacios – en el que se movía. Como punto de partida, el mercader del siglo XVI se insertaba en una dicotomía espacial: la tierra donde operaba y el vasto océano[6] que se abría entre él y sus objetivos económicos.

El hombre del Quinientos construyó una idea específica del océano, diferente a la que tuvieron sus predecesores. El Atlántico, que había constituido la frontera del horizonte medieval, se convirtió con el "descubrimiento" del Nuevo Mundo en un espacio de acción que generaba ambiciones[7]. Este gran cambio fue radical pero no inmediato, sino progresivo, motivo por el cual Paul Batel afirmó que "el Atlántico es (…) un obstáculo formidable ligado a narraciones donde se combinan sucesiones de lugares míticos y abismos con el ritmo del

[5] WILSON, C.H., en WALLERSTEIN, Immanuel. *The Modern World System I: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*. Berkeley, Los Ángeles, Londres: University of California Press, 2011, p. 156.

[6] La bibliografía sobre este aspecto es muy amplia, sobre todo en lo referente a la Nueva Historia Atlántica, cuyo desarrollo escapa a los objetivos de este trabajo.

[7] SERNA VALLEJO, Margarita. "El océano Atlántico: de marca o espacio fronterizo a "territorio" dividido y sujeto a distintas jurisdicciones" en TRUCHUELO, Susana, REITANO, Emir (eds.). *Las fronteras en el mundo atlántico (siglos XVI-XIX)*. La Plata: Universidad Nacional de La Plata, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 2017, p. 28.

comercio y la expansión colonial"[8]. Este *obstáculo* estaba llamado a desplazar al Mediterráneo como centro de operaciones y relaciones, aunque sus características fuesen consideradas entonces como la antítesis del *mare nostrum* en todas sus facetas. Por ejemplo, según Gonzalo Fernández de Oviedo, el Mediterráneo era un espacio "de valores y medidas fijos"[9], mientras que el Atlántico era un espacio cambiante, sembrado de fuerzas desconocidas. Según los testimonios de la época, dichas fuerzas desconocidas se manifestaban en la alteración de instrumentos de navegación tales como la brújula, cuyas oscilaciones fueron motivo de terror y preocupación para marineros y tratadistas, quienes trataron de dar explicaciones de diversa índole a la naturaleza de estos fenómenos. Estos problemas alcanzaban cotas tales que, ante los vaivenes de estos instrumentos, los marineros de Colón se plantearon arrojar al Almirante por la borda[10] para huir de los peligros de mares desconocidos. Así pues, el riesgo y el miedo fueron actitudes constantes en el comercio atlántico y los viajes en época preindustrial. Dentro de un espacio cambiante e inestable, el peligro era un elemento cotidiano, vinculado a guerras, enfermedades, inestabilidades monetarias, sanciones arbitrarias y fuerzas naturales. Para el mercader, incluso la inexistencia de una demanda estable a gran escala fue sinónimo de riesgo[11].

Con la expansión atlántica no solo hubo un cambio de orientación geográfica en dirección a Poniente, sino también un cambio jurisdiccional hacia una *apropiación* de las aguas por parte de los Estados. Durante el medievo, el carácter fronterizo del océano Atlántico fue decisivo para entender la naturaleza de los intereses comerciales y bélicos que marcaron dicho espacio. Los habitantes de esta frontera disfrutaban entonces de un estatus no comparable a ningún otro súbdito del Estado ya que, aunque procediesen de jurisdicciones diversas, todos ellos constituían una sola nación regida por las leyes del mar[12]. El navegante era un poblador temporal de las aguas, ya que guardaba siempre vínculos con su tierra y, al regresar, quedaba ligado a su jurisdicción correspondiente, como cualquier otro súbdito sujeto a una soberanía concreta[13].

---

[8] BATEL, Paul, en VILCHES, Elvira. "El Atlántico en la historiografía indiana del siglo XVI". *Revista Iberoamericana*, vol. LXXV, Nº 228, julio-septiembre (2009), pp. 642-643.

[9] Sin embargo, la afirmación de Oviedo no era compartida por los marineros que operaban en el Mediterráneo durante el siglo XVI, para quienes la navegación no se presentaba en absoluto como un "valor fijo". BRAUDEL, Fernand. *The Mediterranean and the Mediterranean World at the age of Philipp II*. Vol.1. Berkeley, Los Ángeles, Londres: University of California Press, 1995, p. 355.

[10] VILCHES, Elvira. "El Atlántico…" *op.cit*., pp. 646-649.

[11] SUPPLE, Barry. "The Nature of Enterprise" en RICH, E.E., WILSON, C.H. *The Cambridge Economic History of Europe*. *The Economic Organization of Early Modern Europe.* Vol.5. Londres, Nueva York, Melbourne: Cambridge University Press, 1977, pp. 396-397.

[12] En el caso del Atlántico, las leyes de Oléron del siglo XIII. En SERNA VALLEJO, Margarita. "El océano…" *op.cit*., pp.34-37.

[13] *Ibidem*., p. 37.

Las leyes medievales describían el espacio marítimo en virtud del derecho romano y, por tanto, en virtud de *res publica*, es decir, no como un territorio abierto a la apropiación particular (*terra nullius*) sino al uso público. Sin embargo, el principio de *res publica* no casaba con los crecientes intereses de las grandes potencias europeas emergentes. Ya en la Baja Edad Media hubo un intento de apropiación violenta de las aguas más próximas a la costa para controlar el comercio de cabotaje[14], pero las primeras divisiones jurídicas del espacio oceánico tuvieron lugar en el albor de la Época Moderna con la promulgación de la Bula *Inter Caetera* y el Tratado de Tordesillas, en 1493 y 1494 respectivamente[15], documentos que situaron el Atlántico bajo el poder de los imperios territoriales ibéricos (ver Anexo 1). La apropiación de los mares como elemento clave en la construcción del ethos imperial en el siglo XVI fue un fenómeno exclusivamente europeo, que nació precisamente de las aspiraciones creadas torno a las aguas del Atlántico en estas fechas y que casaba con una concepción particular del poder por parte de los poderes europeos, distinta a aquella compartida por las potencias asiáticas, que estaba más bien basada en el control de la tierra[16]. De todos modos, el monopolio estatal sobre las aguas no fue completamente efectivo, ya que las leyes de los navegantes perduraron en convivencia más o menos cómoda con la legislación de los Estados y, por otra parte, estas políticas regias tampoco quedaron sin contestación.

En efecto, en la Temprana Edad Moderna se desarrollaron dos teorías jurídicas sobre el uso de los mares: *mare liberum* y *mare clausum*. La política de *mare liberum* se opuso a las ya citadas divisiones políticas de la vastedad oceánica; es por ello que Isabel I la hizo suya y, a su vez, fue respaldada por la teoría jurídica de Hugo Grocio[17]: "Algunas cosas son comunes de todos por derecho natural; otras, públicas. Por derecho natural son comunes todas estas: el aire, el agua corriente, el mar y por éste, las riberas del mar"[18]. A pesar de ello, Grocio admitía la apropiación particular de pequeñas porciones del mar si éstas estaban encerradas entre dos lenguas de tierra pertenecientes a un mismo sujeto, siempre que la proporción de agua no fuese desmesurada en relación a la extensión de dicha tierra; de la misma manera, tampoco era contrario a la ley natural que un particular impusiese un tributo a la navegación en unas aguas que él mismo estaba contribuyendo a proteger frente a los maleantes. Estos pequeños

[14] FULTON, Thomas W. *The Sovereignty of the Sea: An Historical Account of the Claims of England to the Dominion of the British Seas, and of the Evolution of the Territorial Waters*. 3ª Ed. Nueva Jersey: Lawbook Exchange, 2005, p. 3.
[15] SERNA VALLEJO, Margarita. "El océano…" op.cit., pp. 15-18.
[16] KOMLOSY, Andrea. *Arbeit. Eine globalhistorische Perspektive. 13. bis 21. Jahrhundert*. 4ª Ed. Viena: Promedia, 2015, p. 107.
[17] FULTON, Thomas W. *The Sovereignty… op.cit.* pp.105-106.
[18] GROCIO, Hugo. *Del derecho de la guerra y de la paz* (1625). Versión directa del original latino por Jaime Torribiano Ripoll. Madrid: Reus, 1925, p. 319.

propietarios de parcelas marítimas no podían, en todo caso, evitar la navegación con fines pacíficos o banales por las mismas, al igual que nadie podía pretender hacer lo propio por tierra[19].

En otro orden de cosas, la historiografía ha abordado la definición del espacio atlántico de forma extensa con el objeto de explicar las acciones humanas en períodos concretos. En contra de una visión meramente geográfica, Henri Lefevbre vio en el Atlántico un espacio tripartito, en el que se daban cita lo percibido, lo concebido (es decir, las mediciones de los cosmógrafos) y la experiencia vivida (ver Anexo 2). Para este autor, el océano "no es un vacío ni una dimensión abstracta, sino un proceso social"[20] que, en todo caso, estuvo en manos europeas, lo cual fue definitivo para el establecimiento de un sistema común de valores dentro de los parámetros europeos, con el objeto de regular la inmensidad del océano.

Pero el mundo atlántico no era solo agua, en la medida que la influencia del océano se dejaba sentir marcadamente en las tierras que bañaba. Algunos autores han postulado el papel protagonista del mar, y por tanto del puerto, en la articulación del sistema urbano cuando éste estaba enfocado a una función portuaria o marítima. Para describir este fenómeno, Heryman propuso el concepto de *maritime community*: "la comunidad marítima es una sociedad elástica, porosa, diversa, móvil y ligada al mar (…) y que tiene el puerto como eje de su actividad"[21]. Broeze apuntó en la misma dirección, posicionando el puerto como centro mediador entre *foreland* y *hinterland*, espacios económicos que estaban, en palabras del mismo autor, determinados por el peso de las actividades marítimas[22]. Por otra parte, el peso del factor terrestre como elemento clave en las relaciones económicas con vistas al mar es materia de otras corrientes de la historiografía. Dentro de esta postura, Pearson sugirió el término de *litoral society* para plantear una fuerte conexión entre los habitantes de la costa con el entorno marítimo, pero también con el interior[23] (ver Anexo 3). Otra muestra de la interacción del océano y la costa es la marcada influencia de los avances cartográficos en los diseños urbanos, tal y como propuso Lefevbre. En todo caso, las características de la ciudad portuaria, a saber: urbanismo, acumulación de capital, cultura, arte… se debieron en gran medida a su relación con el océano y a las particularidades del tráfico continuo de personas y capital que hicieron de este espacio un escenario único[24].

[19] GROCIO, Hugo. *Del derecho… op.cit.*, pp. 318-324.
[20] LEFEVBRE, Henri, en VILCHES, Elvira. "El Atlántico…" *op.cit.*, pp. 642-643.
[21] GUIMERÁ RAVINA, Agustín. "Puertos y ciudades portuarias (ss. XVI-XVIII). Una aproximación metodológica" en FORTEA PÉREZ, José Ignacio, GELABERT GONZÁLEZ, Juan E. (eds.). *La ciudad portuaria Atlántica en la Historia: siglos XVI-XIX*. Santander: Universidad de Cantabria, 2006, p. 24.
[22] *Ibidem*, p. 25.
[23] *Ibidem*, p. 24.
[24] LEFEVBRE, Henri, en VILCHES, Elvira. "El Atlántico … *op.cit.*, pp. 642-643.

Al igual que el estatus de los marineros presentaba ciertas particularidades en comparación con los demás súbditos, también la ciudad portuaria era diferente en muchos aspectos de otros centros urbanos[25]. Era escenario de redes internacionales y avanzaba en cabeza de los cambios socioculturales gracias a su marcado cosmopolitismo. En la ciudad portuaria atlántica, los límites regionales y nacionales se presentaban más flexibles, y al mismo tiempo estos centros urbanos jugaban un papel destacado como enclaves de la actividad bélica[26]. La población de los puertos estaba adaptada al dinamismo de su *hábitat*: había en primer término un fuerte "lobby marítimo", es decir, una comunidad construida en base a una común orientación hacia las actividades oceánicas que utilizó su influencia en el ámbito político para perseguir sus intereses económicos[27]. Pero esta identidad marítima la compartían también con el lumpen urbano, colectivo sobre el que volveremos en puntos posteriores de este trabajo; sea suficiente por ahora con decir que el "exceso" de población masculina de paso, sobre todo de aquella orientada a las actividades marítimas y portuarias, traía consigo una cultura popular con un componente de carácter violento y un modelo de vida atractivo para miembros jóvenes de la élite local, que sin embargo supuso grandes problemas para las autoridades locales[28].

Se ha observado la importancia de las aguas y se ha prestado breve atención a las tierras que éstas bañaban, pero también es interesante plantear un acercamiento desde perspectivas más amplias, que surgieron con motivo de la interconexión que se produjo desde el siglo XVI a nivel planetario. Ante esta perspectiva global, tanto Fernand Braudel como Immanuel Wallerstein desarrollaron el concepto de economía-mundo (*world-economy*, *Weltwirtschaft*)[29]. Sin embargo, Pierre Chaunu señaló la importancia de actores menores y redes supra-regionales[30], en línea con Van der Wee, quien defendía una expansión marítima que tuvo lugar como apoyo secundario al verdadero foco de los intercambios, es decir, el comercio inter-local de bienes de consumo[31]. Por lo tanto, ambos principios local/global no serían antagónicos, tal

[25] Tal vez solamente comparable con las sedes de feria por el cosmopolitismo, aunque las ferias eran siempre temporales.
[26] GUIMERÁ RAVINA, Agustín. "Puertos y ciudades…" *op.cit*., pp. 25-32.
[27] *Ibidem*, pp. 34-35.
[28] MANTECÓN MOVELLÁN, Tomás. "Las culturas criminales portuarias en las ciudades atlánticas Sevilla y Ámsterdam en su edad dorada" en FORTEA PÉREZ, José Ignacio, GELABERT GONZÁLEZ, Juan E. (eds.). *La ciudad portuaria… op.cit*., pp. 173-193.
[29] Se puede entender una economía-mundo como un conjunto de pequeñas regiones insertas en un sistema comercial de mayor calado que abarca una gran amplitud geográfica, sin atender a fronteras políticas o religiosas, y que puede funcionar por sí misma sin recurrir a recursos externos. BRAUDEL, Fernand. *Civilization and Capitalism, 15th – 18th century: the perspective of the world*. Vol. III. Berkeley, Los Ángeles: University of California Press, 1992, pp. 22-24.
[30] CHAUNU, Pierre, CHAUNU, Hughette. *Séville et l'Amèrique, XVIe-XVIIe siècle*. París: Flammarion, 1977, p. 353.
[31] GLAMANN, Kristof. "The Changing Patterns of Trade" en RICH, E.E., WILSON, C.H. (eds.). *The Cambridge Economic History… op.cit.*, p. 191.

y como queda patente en la siguiente cita: "(…) *European economy should be considered as a series of disparate localities and regions in which it is not political frontiers but geographical, climatic, demographic and cultural conditions that determine (…) the exchange of goods"*[32]. Bajo esta perspectiva, los niveles regionales y globales estaban integrados en virtud del comercio y el peso de las condiciones geo-culturales más que por factores políticos.

Cabe preguntarse en este punto del discurso dónde se puede enmarcar el espacio atlántico en el contexto económico a nivel global. Braudel calificó en principio al océano Atlántico como la frontera natural de la economía-mundo europea. El autor calificó por lo tanto la expansión europea del siglo XV a costa del Atlántico como un fenómeno excepcional, en tanto que sus precursores consiguieron convertir un antiguo obstáculo en un espacio aprovechable del que obtener beneficio económico[33]. Gracias a esta expansión, las aguas oceánicas y las tierras del Nuevo Mundo entraron a formar parte de esta economía-mundo europea en particular y a compartir sus valores (ver Anexo 4). En todo caso, estamos hablando de la expansión de una economía europea, y de ninguna forma de la creación *ex novo* de una nueva economía-mundo.

Ninguno de los espacios que la historiografía ha identificado como una economía-mundo constituyó un bloque monolítico, puesto que estas divisiones estaban compuestas por un centro, una zona intermedia y una amplísima periferia[34]. De acuerdo con esta perspectiva, cada tierra inserta en el sistema atlántico estaba *determinada* por su peso y función dentro del sistema atlántico. La perspectiva del determinismo se ha de contemplar siempre con precaución, porque la jerarquización no era inamovible. Siguiendo a Braudel, la existencia de un área con un papel central dentro de una economía-mundo implicaba necesariamente el liderazgo de una ciudad[35]; una ciudad que pudo emerger en su momento gracias a las pérdidas de su periferia y que, de la misma forma, podía perder su papel en favor de otros núcleos más estratégicos. La mudanza de estatus conllevaba el cambio social, económico, tecnológico, cultural y político de las áreas afectadas, tanto por parte de la que ascendía hacia el centro como la que quedaba relegada a la periferia, de acuerdo con su nueva posición dentro del conjunto[36].

En resumen, el siglo XVI fue la centuria que vio expandirse las diversas aspiraciones económicas y políticas de la sociedad europea en dirección al oeste y, por tanto, al Océano

[32] GLAMANN, Kristof. "The Changing… *op.cit*., p. 186.
[33] BRAUDEL, Fernand. *Civilization and capitalism, 15th-18th century. The perspective… op.cit*., p. 27.
[34] Si se quiere, puede entenderse como otra nueva división tripartita superpuesta a la ofrecida por Lefevbre, a modo de continuidad.
[35] ¿Sevilla o Amberes? No es sencillo, puede haber más de un núcleo. BRAUDEL, Fernand. *Civilization and Capitalism, 15th-18th century. The Perspective… op. cit*, p. 75.
[36] *Ibidem*, p. 39.

Atlántico. Si bien las características físicas de este espacio geográfico continuaron constituyendo un hándicap para dichas aspiraciones, la sociedad volcó sus esfuerzos en superar estos problemas a fuerza de avances científicos, fórmulas culturales, políticas, espaciales y comerciales concretas, así como toda suerte de mecanismos de formación de capital humano en un intento de integrar los factores de "espacio-tiempo-beneficio-seguridad"[37], cuyo peso en la expansión de la economía-mundo europea hasta las costas del Nuevo Mundo será objeto del presente trabajo en adelante.

3. LA ESFERA CULTURAL, LA ESFERA SOCIOECONÓMICA: LA FORMACIÓN DEL CAPITAL HUMANO

El concepto de "capital humano" es clave para comprender cómo se desarrolló la actividad económica, ya fuese comercial o financiera, a lo largo del proceso de expansión de la economía-mundo europea en dirección al Atlántico. Para describirlo en detalle se prestará atención a su funcionamiento, sus mecanismos, su posición – y composición – social, su impacto en las demás esferas que articulaban la estructura del Antiguo Régimen y, a la inversa, la influencia que estas esferas desempeñaron en el desarrollo de su actividad comercial y financiera. A pesar de que es complicado separar los aspectos culturales, sociales, económicos y políticos a la hora de analizar este capital humano en su contexto, se abordarán las tres primeras categorías en conjunto mientras que se aislarán los aspectos políticos con objeto de alcanzar un análisis más exhaustivo.

3.1. CAMBIOS, PERMANENCIAS Y CONFLICTOS

Tal y como se ha comentado en el apartado anterior, y siguiendo la terminología de Braudel y Wallerstein, la expansión de la economía-mundo europea a una economía-mundo de marca atlántica no fue sencilla ni inmediata. Los cambios no llegaron solamente gracias al avance tecnológico, que se enfocó al dominio de unas aguas bravas muy distintas a las mediterráneas. Comenzó a desarrollarse una nueva mentalidad de riesgo y coraje, de beneficios materiales y sociales que a menudo entró en contradicción con el viejo sistema de valores. En el siglo XV se abrió un mundo donde el beneficio material fue ganando terreno frente al mundo dominado por la espiritualidad; con todo, la herencia medieval no desapareció de inmediato, sino que se fue transformando progresivamente. Las "novedades" serán aquí contempladas bajo la perspectiva de la *longue durée* tal y como Braudel la concibió, es decir, no como

[37] ZAMBRANO PÉREZ, Milton. "Piratas, piratería y comercio ilícito en el Caribe: la visión del otro (1550-1650)". *Universidad del Atlántico, Historia Caribe, Barranquilla* (Col.), nº 12 (2007), p. 33.

transformaciones inmediatas sino como tendencias que se desarrollaron en el largo plazo en dirección a una concepción más "racional" de la economía. Debido al carácter gradual de este proceso de racionalización económica, las novedades ocasionaron tensiones sociales como las que se exponen a continuación.

3.1.1. El conflicto entre lo espiritual y lo material

Obviamente, el mercader no fue un producto del siglo XVI, pero sí vio en este siglo un importante espaldarazo a sus ambiciones gracias a la reciente demanda americana[38], motivo por el cual se expandió su radio de acción y se diversificaron sus prácticas. La crítica a la actividad mercantil, por lo tanto, adquirió un nuevo peso en la tratadística, en buena parte guardando una estrecha relación con el argumento religioso. ¿Qué tiene de interés la crítica de base religiosa a la actividad mercantil en esta centuria concreta? De forma paralela al auge de nuevas ideas económicas y el refuerzo del poder estatal, el siglo XVI fue un espacio temporal marcado por la espiritualidad. Por este motivo, ambas Reformas (la protestante y la católica) pusieron en marcha una gigantesca maquinaria internacional para responder a las numerosas amenazas al mundo espiritual que, si bien ya existían, ganaron poder en nuevos ámbitos y a nuevos niveles.

De todas formas, no se puede perder de vista que los tratados que vamos a analizar a continuación, es decir, las obras de Martín de Azpilcueta y Tomás de Mercado, fueron valoraciones parciales que tendieron a adjudicar al comerciante una serie de usos y costumbres poco éticos de forma general, cuando en verdad el *homo economicus*[39] fue un ser complejo en el que se dieron cita motivaciones materiales y espirituales a diversos niveles. Por ejemplo, el temor al purgatorio siguió siendo una constante en la vida de muchos mercaderes, muestra de que los cambios en la mentalidad fueron paulatinos y no instantáneos. A pesar de ello, lo que estos autores consideraron mala praxis pervivió en el día a día de numerosos comerciantes que buscaban maximizar sus beneficios[40], lo cual no fue necesariamente sinónimo de una pérdida de aspiraciones espirituales. De todos modos, el propio Tomás de Mercado acusaba del ejercicio de prácticas ambiguas a los mercaderes que buscaban confesores afines o que inventaban y razonaban excusas para justificar el incremento artificial del valor de sus mercancías por encima del *precio justo*[41]. La aspiración de estos autores fue la de guiar a este *homo economicus* por la

[38] "Los mercaderes es una gente muy antigua, que casi comenzaron luego que el mundo se crio (…). MERCADO, Tomás de. *Suma de tratos y contratos* (1571). Biblioteca Virtual Universal, p. 36. Disponible en: http://www.biblioteca.org.ar/libros/132175.pdf

[39] Terminología de I. Wallerstein.

[40] Podríamos en este punto aludir a una paradoja que ya señalaba Max Weber: incluso la aspiración de ser salvado era utilitaria en tanto que constituía algo deseable. En WEBER, Max. *Economía y sociedad*. 2ª Ed. Madrid, Fondo de Cultura Económica, 2002, p. 418.

[41] Para más detalles se puede consultar el tratado de MOLINA, Luis de. *La teoría del justo precio.*

senda de la moral cristiana tal y como ellos la entendían, en un esfuerzo por ofrecer una herramienta útil y concreta para la salvación del alma[42]. Aunque no podemos entrar aquí en una descripción detallada de todos los puntos que establecía la teología para que un mercader pudiese compatibilizar sus negocios con la salvación de su alma[43], se puede hacer un recorrido rápido por los principales puntos de fricción entre el interés económico y el espiritual.

En primer término, la *intencionalidad* fue para estos autores un factor clave para distinguir el vicio de la virtud en el contexto de una operación o empresa comercial. Tomás de Mercado señaló que, en tiempos pretéritos, los mercaderes estaban movidos por buenas causas y el deseo de hacer bien a su república, motivo por el cual eran personajes respetados en las altas esferas y admirados en sociedad. El problema moral llegaba cuando su aprecio por la patria se tornaba en aprecio por el oro o, en todo caso, cuando el segundo sobrepasaba al primero. Así pues, el deseo del mercader durante el siglo XVI, según Mercado, era "aumentar su caudal negociando (…) sin regla, medida ni término"[44], o también, tal y como apuntó Azpilcueta "(…) quieren tener sobrado y no darlo a los que tuvieren necesidad"[45]. Si la motivación de los mercaderes podía ser ilegítima para estos autores, se deduce que había formas de desempeñar una actividad comercial con objetivos nobles y legítimos: "En una de dos maneras se vende o se compra (…): o para provisión de la familia o para ganar algo vendiendo y comprando"[46]. Así pues, los tratadistas consideraron que el mantenimiento y la mejora de la casa, así como el sustento de los miembros de la familia, era un objetivo noble en el que basar una transacción comercial. Esta teoría hundía sus raíces en la Antigüedad, concretamente en Aristóteles, quien opuso el término de "crematística" a "*oikonomía*" para describir el deseo de acumular riquezas al margen de las necesidades de la casa[47]. Aquellos que no optaban por la crematística eran, en opinión de Azpilcueta, "raros como cisnes negros"[48].

De todas formas, este cambio en la actitud de los mercaderes no debe ser juzgado según el criterio de sus coetáneos, sino según los valores sociales predominantes en su contexto. Siguiendo a Max Weber, tanto en el mundo mediterráneo como en el babilónico las éticas basadas en la caridad no tuvieron salida debido a los intereses y negocios de la burguesía y la nobleza[49]. La novedad del comportamiento de los mercaderes en el siglo XVI era, por tanto,

[42] Weber lo denominó "ética de la convicción", y significaba una flexibilización de los cánones religiosos para su mejor adaptación al mundo terreno. WEBER, Max. *Economía… op.cit.*, p. 453.
[43] Para la ampliación de este punto proponemos la lectura de Francisco de Vitoria.
[44] MERCADO, Tomás de. *Suma…op.cit.*, p. 37.
[45] AZPILCUETA, Martín de. *Manual de confesores y penitentes*. Toledo, 1554, p. 326.
[46] MERCADO, Tomás de. *Suma… op.cit.*, p. 40.
[47] KOMLOSY, Andrea. *Arbeit… op.cit*. p. 13.
[48] AZPILCUETA, Martín de. *Manual… op.cit*., p. 327.
[49] WEBER, Max. *Economía… op.cit.*, p. 457.

relativa: los tratantes no perdieron su moralidad con la apertura de los mercados en el Quinientos, pero las valoraciones de su actividad se tornaron más estrictas en ocasiones, como demostraron los escritos de los tratadistas de la época. No en vano, para algunos autores y eclesiásticos del siglo XVI, el propio fundamento de ser mercader hundía sus raíces en el pecado[50].

Un segundo punto de la crítica de estos tratadistas recaía en el gusto por el *lucro*. Bajo el punto de vista de los teólogos, el colectivo mercantil estaba profundamente unido al mundo terreno y a las relaciones sociales de todo tipo, y por tanto a las más diversas tentaciones materiales[51]. Tomás de Mercado fue esta vez más allá de los dictados morales para adentrarse en el terreno de la lógica utilitaria, haciendo ver a los mercaderes que su gusto por la ostentación no era ventajoso sino un lastre para sus aspiraciones de éxito: "porque no puede sufrir la gente con buen ánimo el ver triunfar a otros con sus haciendas"[52]. Por ende, lejos de limitarse a cuestiones religiosas, el estatus del mercader dependía también del nivel de riqueza que hubiese en su entorno; en otras palabras, un mercader rico inserto en una sociedad necesitada corría el riesgo de ser peor considerado que otro en sus mismas condiciones que estuviese operando en un contexto más floreciente[53].

En todo caso, para estos colectivos defensores de la moral tradicional, aunque el mercader fuese el encargado de proveer de bienes necesarios a la república, era un ser movido por la *avaricia* y el deseo de aumentar su caudal tan solo para reinvertirlo y generar más riquezas que atesorar para sí. Más concretamente, la "maldad" del mercader recaía en ser intermediario entre el productor y el consumidor; era él quien se encargaba de "sin que en él (cualquier género de ropa o bastimento) haya mudanza, tornar a venderlo, porque le aumenta el valor o muda lugar (…)"[54]. En otras palabras, el mercader incrementaba el valor de un producto sin acrecentar sus propiedades consecuentemente. Esta avaricia, que era considerada vicio capital, era sinónimo para estos autores de dureza de corazón, que aquí se traduce como negación de limosnas, violencia, perjuro, falacia, fraude y traición[55].

En relación a esto último, Tomás de Mercado trató de señalar las prácticas que consideraba más peligrosas según la moral de su tiempo. Su crítica cayó en la *venta al fiado*, sistema de pago que ya existía pero que se generalizó con la apertura del mercado atlántico

[50] "Parece empero seguirse (de su reflexión sobre los vicios capitales), que pecan mortalmente los mercaderes, cambiadores y grangeros, y otros, que desean más y más ganar para más y más tener, sin otro fin bueno y sin poner término a sus deseos (…)", AZPILCUETA, Martín de. *Manual… op.cit.*, p. 326.
[51] WEBER, Max. *Economía… op.cit.*, p. 428-429.
[52] MERCADO, Tomás de. *Suma… op.cit.*, p. 43.
[53] SUPPLE, Barry. "The Nature…" *op. cit*., p. 403.
[54] MERCADO, Tomás de. *Suma… op.cit*, p. 35.
[55] AZPILCUETA, Martín de. *Manual… op.cit*., p. 327.

debido a las ventajas que ofrecía frente a problemáticas comunes, como las grandes distancias y la carencia de numerario en el momento de la transacción. El mismo autor no dejó mucho espacio a la interpretación con la dureza de sus palabras:

> "Hemos ya allegado al océano y mare mágnum de los mercaderes, do a velas tendidas de su codicia navegan, que es al fiado, do, como en golfo, no hay suelo, ni pie, ni precio justo, ni regla que se siga, ni ley que se guarde. Decir al fiado es echar una red barredera, un destierro de toda justicia, un constituir por reina y gobernadora la avaricia del que vende y la necesidad del que compra"[56].

Es interesante la asimilación que hace el autor entre el océano imprevisible con el tipo de pago que se generalizó con objeto de salvar las duras condiciones naturales impuestas por el mismo; es, en otras palabras, una muestra más de cómo las características del espacio influyeron en las operaciones humanas. El elemento que Mercado hizo objeto de su crítica fue una piedra angular de las redes y compañías que describiremos en adelante, pese a su escaso valor cristiano. La venta al fiado suponía el incremento del precio de la mercancía en virtud del tiempo que transcurría entre la operación y hasta que el tratante recibía el dinero: ese cobro de intereses no era sino *usura*, y se entendía como una "violación del deber de socorro"[57] entre iguales.

Ahora bien, todo lo expuesto hasta el momento hace referencia a la conducta *católica*, en un contexto en el que no se puede ignorar la consolidación y expansión del *protestantismo*. En ámbito protestante, la sociedad tenía otra consideración ante este oficio; de todas formas, las actitudes hacia los mercaderes fueron heterogéneas dentro de cada ámbito confesional dependiendo de las coyunturas. Por ejemplo, incluso en ámbito católico el Papa otorgó su beneplácito a la gran casa comerciante de los Fugger[58].En el caso de Inglaterra y en palabras de Defoe, los mercaderes ingleses no eran considerados como las personas más malvadas de la sociedad, de la misma forma que la actividad mercantil no era tenida en sociedad como una práctica despreciable[59]. Por otra parte, ser miembro de una minoría religiosa dentro de una comunidad concreta, como fue por ejemplo el caso de los hugonotes en Francia, suponía la ventaja de no estar atado a los valores "no competitivos" impuestos en los demás súbditos[60]. Por supuesto, estas minorías sufrían otro tipo de persecución que forzaba en ocasiones su

---

[56] MERCADO, Tomás de. *Suma… op.cit.*, p.90.
[57] WEBER, Max. *Economía… op.cit.* p. 457.
[58] *„(…) der Papst hat ihn als seinen lieben Sohn begrüsst (…)".* SENDER, Clemens, en EHRENBERG, Richard. *Das Zeitalter der Fugger*. 3ª Ed. Jena: Verlag von Gustav Fischer, 1922, p. 116.
[59] *"Our tradesmen in England are not, as it generally is in other countries, always of the meanest of our people. Nor is trade in England (…) the meanest thing that men can turn their hand to (…)*". DEFOE, en SUPPLE, Barry. "The Nature…" *op.cit.*, p. 421.
[60] *Ibidem*, p. 406.

migración, tal y como demuestra el caso de los judíos sefarditas portugueses, posteriormente imitados por los hugonotes franceses, que se asentaron en Hamburgo a finales del siglo XVI y en los años sucesivos tras su marcha forzada de sus lugares de origen. Con todo, las investigaciones más recientes apuntan a que las migraciones y posterior asentamiento de estas minorías en un nuevo punto de la geografía europea estaban más bien determinadas por las coyunturas económicas que por las religiosas. Por ejemplo, Hamburgo no era especialmente tolerante en el terreno religioso, y estos grupos no disfrutaron de una integración completa en dicha ciudad, pero la posición de dicha ciudad en las redes internacionales de comercio era atractiva para el asentamiento de estos grupos mercantiles[61].

Llegados a este punto se puede considerar que el bienestar material, el éxito económico y la preocupación espiritual convivieron a lo largo de la centuria en mayor o menor grado dependiendo de casos particulares y de la confesionalidad individual. Todo formaba parte de la complejidad de la maquinaria del Antiguo Régimen, en la que niveles superpuestos que aparentemente presentaban una contradicción entre sí funcionaban integrados como un todo. Detrás de cada toma de decisión había un cierto peso, mayor o menor, de unos valores culturales específicos que, en ocasiones, tuvieron consecuencias fáciles de observar en la susodicha toma de decisiones o en la (no) introducción de novedades. Este "arraigo" (*embeddedness*) de los valores a nivel individual no debe ser minusvalorado ni sobreexplotado para entender las decisiones y relaciones humanas[62]. En terminología de E.P. Thompson, en esta centuria se practicaba una "economía moral" y, por tanto, un diálogo constante entre el individuo, sus prácticas económicas y el sistema de valores vigente[63].

3.1.2. El conflicto entre los viejos valores y la movilidad social

Un segundo punto de oposición a la actividad mercantil vino dado por una de sus consecuencias, que fue la movilidad social, motivo de recelo por parte de algunos defensores del orden tradicional. Así pues, la religión no fue el único elemento que reaccionó a las nuevas prácticas y cambios que la Primera Edad Global trajo consigo, si bien es cierto que muchas concepciones tradicionales respecto al orden social estuvieron impregnadas de valores

[61] WEBER, Klaus. "Zwischen Religion und Ökonomie: Sepharden und Hugenotten in Hamburg, 1580-1800" en JÜRGENS, Henning P., WELLER, Thomas (coord.). *Religion und Mobilität. Zum Verhältnis von raumbezogener Mobilität und religiöser Identitätsbildung im frühneuzeitlicher Europa*. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 2010, pp. 164-167

[62] GRANOVETTER, Mark. "Economic Action and Social Structure: The Problem of Embeddedness". *American Journal of Sociology*, vol. 9, noviembre (1985), p. 483.

[63] YUN CASALILLA, Bartolomé.s "Economía moral y gestión aristocrática en tiempos del Quijote". *Revista de Historia Económica*, Vol. 23, issue S1, marzo (2005), pp. 48-49.

religiosos o justificadas por los mismos. En todo caso, esta movilidad no debe interpretarse como un choque entre burguesía mercantil y nobleza terrateniente:

> "De sesenta años a esta parte que se descubrieron las Indias Occidentales, se le recreció para ello una gran comodidad y una ocasión tan oportuna para adquirir grandes riquezas, que convidó y atrajo a algunos de los príncipes a ser mercaderes, viendo en ello pujantísima ganancia (…)", mientras que entre los mercaderes: "(…) hase ennoblecido y mejorado su estado, que hay muchos entre ellos personas de reputación y honra en el pueblo (…) porque los caballeros por codicia o por necesidad del dinero han bajado, y a que no a tratar, a emparentar con tratantes, y los mercaderes con apetito de nobleza e hidalguía han trabajado de subir, estableciendo y fundando buenos mayorazgos"[64].

El mismo Tomás de Mercado, al emplear la palabra "algunos" estaba indicando la existencia de dos actitudes diferenciadas en el seno de la nobleza: por un lado, *algunos* nobles optaron por adaptarse a las nuevas coyunturas uniéndose al grupo mercantil en ascenso; por otro lado, hubo terratenientes que vieron amenazada su posición y que trataron de blindarse en sus valores tradicionales en respuesta a la crisis nobiliaria de fin de siglo[65]. Estos valores estaban basados en la sangre, el rechazo del trabajo manual, el honor y el lujo como seña de identidad[66], pero no estaban adscritos a una actitud puramente no económica; al contrario, suponían una forma alternativa de entender la economía. Esta *economía moral*[67] de la nobleza había sentado durante siglos la base y justificación de su poder, es decir, el mantenimiento de su casa y el bienestar de sus vasallos como eje central de su actividad económica. Barry Supple ha interpretado esta economía moral como un interés común en limitar la competencia de la aristocracia en terreno económico, sobre todo en Francia, donde el noble que participaba de actividades mercantiles era castigado con la supresión (*dérogance*) de sus privilegios[68]. Sin embargo, las nuevas coyunturas exigían una gestión más racional de las tenencias y una mayor inversión en gastos de representación para hacer frente a posibles competidores; en otras palabras, el nuevo escenario impuso un alejamiento de las viejas funciones de la nobleza[69].

Ahora bien, ni nobleza ni burguesía comercial pueden ser entendidas como grupos aislados, y sus contactos no se reducían a contratos comerciales y matrimoniales esporádicos. No existían unos valores que fuesen únicos y exclusivos de un grupo social, por lo cual no se

[64] MERCADO, Tomás de. *Suma… op.cit.*, p. 31.
[65] YUN CASALILLA, Bartolomé. "Economía*…" op.cit.*, p.52.
[66] *Ibidem*, p. 50.
[67] Terminología de E.P. Thompson.
[68] SUPPLE, Barry. "The Nature…" *op.cit.*, p. 448.
[69] YUN CASALILLA, Bartolomé. "Economía…" *op.cit*. pp. 57-65.

podía encontrar un "burgués" o un "noble" típico, ya que sus principios y métodos eran permeables a las supuestas rigideces sociales. Esta concepción se encuadra en el marco de una *visión culturalista*, según la cual "los grupos sociales se representan y reformulan a sí mismos de forma sistemática"[70]. De hecho, siguiendo a J. Dewald, hubo miembros de la nobleza entre los máximos exponentes de la mentalidad capitalista[71]. La nobleza inglesa fue claro ejemplo de ello: *gentry*, aristocracia y mercaderes se hicieron con el control del tráfico de vidrio, ladrillo y *new draperie*, que había estado hasta finales del siglo XVI en manos extranjeras[72]. Esta mentalidad no se manifestó sólo en terreno comercial, sino también en la previa modernización agrícola llevada a cabo por la *gentry*, es decir por "terratenientes capitalistas[73]", y su modelo basado en enclosures[74] en el marco de un proceso iniciado precisamente en el siglo XVI; en palabras de Hexter, los terratenientes ingleses del Quinientos siguieron el ejemplo del mercader urbano para unirse a las nuevas prácticas económicas. En consecuencia, el emergente mundo capitalista europeo se nutría de miembros de órdenes diferentes[75], y no solamente en Inglaterra: la figura del *conquistador* es otra muestra de que la nobleza no fue ajena ni estuvo aislada del fenómeno de la expansión atlántica[76].

Bajo el punto de vista de la tratadística, esta fusión de los órdenes estamentales era una amenaza para la estabilidad social. El orden estamental era percibido como ley natural, que era a su vez reflejo de la ley divina, y cualquier intento de trastocar esta ley era visto como un intento de sembrar el desorden. El ornato, el lujo y el atesoramiento siempre fueron justificados en tanto que se correspondiese con los niveles adecuados al estamento de cada cual: lo contrario suponía, según estos principios tradicionales, la conmoción de "los cimientos de la tradición, sobre los que descansa en general la autoridad del derecho sagrado"[77]. Con todo, dentro de las mismas teorías, el deseo de ascenso social no era considerado maligno en sí mismo si la intencionalidad del interesado consistía en proveer mejor a su casa y su descendencia. Si, por el contrario, era la avaricia la que subyacía en sus motivaciones, el mercader estaba pecando mortalmente al intentar ennoblecerse[78].

Sea como fuere, la tendencia de la burguesía a imitar el modelo de la nobleza en la Europa occidental es un hecho extensamente reflejado en la historiografía. En este sentido,

[70] YUN CASALILLA, Bartolomé. "Economía…" *op.cit*, p. 51.
[71] *Ibidem*, pp. 51-52.
[72] ANDREWS, Kenneth R. *Trade, Plunder and Settlement. Marine Enterprise and the Genesis of the British Empire 1480-1630*. Cambridge, Nueva York, Melbourne: Cambridge Paperback Library, 1984, pp. 7-8.
[73] WALLERSTEIN, Immanuel. *The Modern… op.cit*., p. 240.
[74] DIETZ, Frederick C. *An Economic History of England*. Nueva York: Henry Holt and Company, 1942, p. 107.
[75] WALLERSTEIN, Immanuel. *The Modern… op. cit*., p. 244.
[76] ANDREWS, Kenneth R. *Trade… op.cit*., p. 6.
[77] WEBER, Max. *Economía… op.cit*., p. 458.
[78] AZPILCUETA, Martín de. *Manual… op.cit*., p. 327.

¿significaba esto que los viejos valores, aunque contrarios a la mentalidad capitalista, seguían siendo atractivos para este colectivo? La compra de señoríos, junto con la imitación de las formas de vida nobles, se convirtieron en prácticas recurrentes para colectivos mercantiles que buscaban ascender en la escala social. En contra se promulgaron las *leyes suntuarias*, que fueron dictadas con el fin de instar a cada cual a gastar y consumir lo que se esperaba de su estrato social y así respetar la visibilidad de la nobleza sobre los demás órdenes[79]. Ahora bien, la movilidad social no se vio afectada por la legislación, lo cual conduce a una paradoja: ¿cómo actuaba un mercader ennoblecido? Este fenómeno recibió en Francia la denominación de *trahison de la bourgeoisie*[80], puesto que muchos descendientes de burgueses ennoblecidos adquirieron valores y modos de vida del orden privilegiado y renunciaron a continuar con los negocios de sus antepasados[81]. En particular, este hecho se dio en toda la fachada atlántica con la notable excepción de Holanda, donde la carencia de tierras dificultaba la adquisición de las mismas, a pesar de que eran tenidas en el siglo XVI por un valor más seguro que el comercio; por tanto, el comercio en los Países Bajos y Holanda estaba mejor visto y considerado como un fin en sí mismo[82] y no como un medio para comprar tierras (ver Anexo 5).

Pero la problemática no se reducía a los movimientos internos de una sociedad cerrada: la llegada masiva de extranjeros a las ciudades más importantes del Atlántico puso también en jaque a las viejas maquinarias sociales. No sólo suponía la llegada de nuevas prácticas, valores, formas de vestir o de comportarse que se mezclaron en el escenario cosmopolita de las grandes ciudades portuarias o feriales; suponía también la conjunción de distintos credos. En muchas ciudades católicas había un poderoso componente protestante en el sector mercantil. El caso judío o judeo-converso era, si cabe, aún más particular: este colectivo fue protagonista de gran número de "alianzas político-económicas" a un nivel internacional, gracias a lo cual actuaron a menudo como agentes de terratenientes, comerciantes y artesanos[83]. En contra de todos ellos hablaron una vez más las voces defensoras de la tradición[84], para quienes las influencias de estos grupos en sociedad tenían generalmente un carácter nocivo.

[79] YUN CASALILLA, Bartolomé. "Economía…" *op.cit.*, p. 58.
[80] Terminología acuñada por BRAUDEL, Fernand. *The Mediterranean… op.cit*.
[81] WALLERSTEIN, Immanuel. *The Modern…* op.cit, p. 273.
[82] SUPPLE, Barry. "The Nature…" *op.cit.*, p. 422.
[83] *Ibidem*, p. 152.
[84] "(…) sienten los filósofos ser muy necesario inhabilitar los extranjeros en el trato, como se inhabilitan justamente en todas partes para el gobierno y la administración de justicia (…)" MERCADO, Tomás de. *Suma… op.cit.*, p. 49.

3.2. NUEVOS VALORES Y MÉTODOS: LA FORMACIÓN DE REDES MERCANTILES

Las prácticas mercantiles del Quinientos estuvieron marcadas tanto por novedades como por herencias. Estos mercaderes no actuaron como individuos aislados y anónimos en un mercado impersonal, y es por ello que el componente humano del comercio, es decir, la creación y gestión de redes mercantiles de fuerte componente personal, ha llamado la atención de amplios sectores de la investigación moderna. En la década de los 70 del pasado siglo, Braudel hablaba de un "universo comercial" que se extendió entre los siglos XVI y XVII para cubrir el mundo en pequeñas cuadrículas pobladas de mercaderes, bien asentados o bien en circulación[85]. Hacia 1980 hubo otras tendencias (en concreto, la *Nueva Economía Institucional* y la *Nueva Sociología Económica*), que describieron unos mercados anónimos donde los individuos establecían vínculos racionales entre sí con vistas al beneficio personal. Según Sánchez Durán, que a su vez se basó en terminología de M. Granovetter, la limitación de esta teoría viene dada por obviar el "arraigo" (*embeddedness*) del componente cultural en los sujetos y por presentar un modelo de mercado más atractivo por ser sencillo, anónimo, carente de complejidad y de la influencia de los valores y del personalismo[86].

La creación de redes comerciales jerárquicas y complejas tuvo como objeto la prevención de los riesgos que envolvían la transacción, pero también fueron cuerpos de "coordinación y gobierno" que pautaron las propias relaciones entre los actores[87]. Cabe preguntarse si la creación de la red fue resultado de las aspiraciones económicas, o si tal finalidad mercantil y financiera se asentó para mantener la unión de la parentela en el contexto de un negocio familiar[88]; en otras palabras: la red mercantil, ¿fue consecuencia o causa de la actividad económica? En todo caso, y de acuerdo con el discurso predominante del presente análisis, las redes no fueron creaciones *ex novo* del Quinientos, pero en este tiempo evolucionaron adaptándose a las nuevas coyunturas. En época medieval fueron "microsociedades articuladas jerárquicamente, organizadas torno a los principios de fuero y reciprocidad, (…) reuniendo a individuos de la misma región, idioma y religión (…)"[89]. Sin

[85] RIBEIRO, Ana S. "A endogamia em redes mercantis da "Primera Idade Global". O caso da rede de Simon Ruiz (1553-1597)". *Historia. Revista da FLUP Porto*, IV Serie, vol.2 (2012), p. 23.
[86] SÁNCHEZ DURÁN, Álvaro. "Información y reputación en el siglo XVII: la construcción de la confianza en redes sociales de hombres de negocios portugueses". *Studia Historica, Hª. Mod.*, 38, n.2 (2016) pp. 427-428.
[87] CACHERO VINUESA, Montserrat. "Redes mercantiles en los inicios del comercio atlántico. Sevilla entre Europa y América, 1520-1525" en BÖTCHER, Nikolaus, HAYSBERGER, Bernd, IBARRA, Antonio (coords.). *Redes y negocios globales en el mundo Ibérico. Siglos XVI-XVIII*. Madrid, Frankfurt: Iberoamericana. Veruvert. El Colegio de México, 2011, p. 25.
[88] BÖTCHER, Nikolaus, HAYSBERGER, Bernd, IBARRA, Antonio (coords.). *Redes… op.cit.* p. *17.*
[89] CRESPO SOLANA, Ana. "El interés público y el interés particular: una visión comparativa en las representaciones de los mercaderes flamencos en la Corte de Felipe V" en VERMEIR, René, EBBEN, Maurits,

embargo, con la apertura de los mercados atlánticos, la heterogeneidad en la composición de las relaciones comerciales se incrementó y se ha interpretado *a posteriori* como sinónimo de riqueza[90]. Las redes cruzaron por vez primera barreras étnicas y religiosas[91]; esta apuesta por la diversidad de los componentes de una red mercantil sugiere el establecimiento de nuevos lazos interpersonales que fueron más allá de los vínculos tradicionales de parentesco o vecindad, lo cual no es sinónimo de la insignificancia de estos últimos en este contexto. Para el funcionamiento correcto de estas relaciones sociales fue necesaria la activación de una serie de nuevos mecanismos como los que se exponen a continuación.

3.2.1. Viejos y nuevos principios: confianza, endogamia, reputación e información dentro de las redes comerciales

Los grupos mercantiles desarrollaron herramientas y prácticas concretas que aunaron principios viejos y nuevos, en consonancia con el contexto social ya explicado. Así pues, las corrientes historiográficas actuales tienden a considerar que el comercio, al igual que el espacio atlántico ya descrito, era indómito e imprevisible; los riesgos a los que se exponían mercader y mercancías eran muy elevados y, por tanto, los mecanismos diseñados dentro de las redes mercantiles para combatir dichas inseguridades debían ser fuertes[92]. Estas redes estaban imbricadas en las mismas pautas que guiaban las relaciones entre las gentes del Antiguo Régimen, en las que principios como la *confianza*, la *reciprocidad* o el *bien común* adquirieron un peso significativo. La idea del *bien común* facilitaba que la reciprocidad fuese permeable a diversos grupos sociales, salvando así las supuestas rigideces de la sociedad de órdenes[93].

Ahora bien, ¿hasta qué punto la actitud del mercader estaba marcada por estos buenos usos? Teniendo en cuenta que dentro de estas redes mercantiles cada agente era un actor comercial autónomo, ¿predominaba en su actitud la búsqueda del bien común o cada agente actuaba generalmente en su propio favor? Para Ana Crespo Solana, la cooperación entre los miembros de una red prevalecía sobre sus apetitos individuales[94], lo cual no era necesariamente

FAGEL, Raymond (eds.). *Agentes e identidades en movimiento. España y los Países Bajos, siglos XVI-XVIII.* Madrid: Sílex, 2011, pp. 373-374.

[90] *"(…) the more homogeneous the attributes, the less coherent the collective action"*. PADGETT, A., sobre la red de los Medici, en RIBEIRO, Ana S. "A endogamia…" *op.cit*., p. 37.

[91] "Ninguna red abarca un grupo étnico por completo y rara vez se compone solo por paisanos" BÖTCHER, Nikolaus, HAYSBERGER, Bernd, IBARRA, Antonio (coords.). *Redes … op.cit*., p.15.

[92] Las redes mercantiles son indispensables para explicar el funcionamiento de la economía en este mercado atlántico, pero no deben entenderse como un fenómeno exclusivo de este espacio; así pues, las redes mercantiles también estuvieron presentes en el Mediterráneo, tanto en el seno de las potencias cristianas como en el Imperio Otomano, donde se desarrollaron de forma similar y con objetivos análogos. Para más información: FAROQHI, Suraiya. *The Ottoman Empire and the World around it*. Londres, Nueva York: Tauris, 2004.

[93] CRESPO SOLANA, Ana. "El interés público… *op.cit*., p. 373.

[94] *Ibidem*, p. 374.

indicativo de falta de racionalidad económica. No en vano, la pertenencia a una red y la construcción de una reputación estable podía ser para muchos más beneficioso que el oportunismo, opción que podía conllevar una pérdida de contactos. Después de todo, los vínculos personales jugaban un papel fundamental para la descripción del individuo dentro de los marcos del Antiguo Régimen.

El primero y más básico de estos mecanismos de seguridad fue la *confianza*: "la confianza despierta confianza"[95], por lo tanto, ser digno de ella era beneficioso para el desarrollo de los negocios. No se trataba de un fenómeno aislado, sino de un elemento recurrente. En esencia, la confianza se desarrolló como institución[96] imprescindible para simplificar la complejísima toma de decisiones en un ámbito de la economía donde, a pesar de todo esfuerzo racional, era imposible saber el resultado último de una operación comercial[97].

Ahora bien, esta economía basada en la confianza era imperfecta[98]. Mark Granovetter advirtió el peligro generalizado de depositar la confianza sin barreras en un individuo concreto, ya que dicho sujeto podía optar por aprovecharse de su socio precisamente por estar libre de sospechas[99]. De todas formas, y a juzgar por lo que se deduce del texto de Mercado, el oportunismo se daba tanto "de abajo arriba" como de parte de los socios capitalistas hacia sus agentes[100]. Así pues, ocupar un lugar de poder dentro de la red podía conducir a abusos. En definitiva, lidiar con relaciones de confianza implicaba siempre un cálculo por ambas partes, por abstracto que fuese lo que se pretendía calcular. En palabras de Williamson, sería más correcto hablar de riesgo que de confianza[101]. En la misma línea, Granovetter postuló una visión sociológica para determinar precisamente hasta qué punto era arriesgado basar una relación comercial exclusivamente en la confianza, y sugirió que existían valores sociales que promovían una buena praxis con objeto de disminuir el riesgo al que Williamson hacía mención, pero dichos valores tuvieron un peso diferente en cada caso particular, y por tanto su impacto verdadero no debe ser generalizado[102].

Partiendo de lo que se acaba de exponer, la red mercantil no fue un mecanismo totalmente perfecto de colaboración interpersonal, pero tampoco un fenómeno totalmente

---

[95] "*Vertrauen erweckt Vertrauen*", en FIEDLER, Martin. "Vertrauen…" *op.cit.*, p. 576.
[96] En el siglo XVI, la confianza no había trascendido aún al nivel institucional. La elección del término se debe más bien a su uso extendido que a su carácter regulado.
[97] FIEDLER, Martin. "Vertrauen…" *op.cit.*, p. 581.
[98] *Ibidem*, p. 585.
[99] GRANOVETTER, Mark. "Economic Action… op. cit., p. 491.
[100] "los que hacen compañía con algunos criados, parientes, personas necesitadas, (…) han de guardar más rigurosamente la ley de justicia, cuando al parecer tienen más lugar de quebrantarla (…)". MERCADO, Tomás de. *Suma… op.cit.*, p. 70.
[101] FIEDLER, Martin. "Vertrauen…" *op.cit.*, p. 587.
[102] GRANOVETTER, Mark. "Economic Action…" *op.cit.*, pp. 483-487.

imperfecto por su exposición al oportunismo, sino que consistió en un espacio de negociación[103]. Debido a las fisuras que presentaba la confianza como factor clave para estructurar una red supra-regional o supra-nacional, se recurrió a un segundo mecanismo de seguridad: la *endogamia*. Generalmente se admite que la confianza era más sencilla de forjar dentro de los círculos más próximos al personaje central de la comunidad mercantil. Estos círculos comprendieron relaciones familiares en sentido amplio, sumadas a relaciones de amistad, vecindad o religión, que eran a su vez los pilares de la sociabilidad del Antiguo Régimen. Ahora bien, ¿era siempre conveniente recurrir a las personas más próximas para diseñar una red mercantil? En contra habla la teoría de "la fuerza de los lazos débiles" postulada por Granovetter, quien hizo hincapié en la relevancia de las relaciones que podrían denominarse "periféricas" en la creación de una red mercantil, entendiendo por tales los vínculos más alejados del núcleo familiar, confesional o de procedencia. Estos vínculos afectaban a un número mayor de personas y, por tanto, otorgaban un mayor radio de acción a la red comercial[104]. Es por tanto que la endogamia no fue un factor tan rígido, gracias a lo cual las estrategias comerciales cruzaron a menudo los límites del hogar, la patria o el credo cuando superar estas fronteras sociales fue necesario para el buen funcionamiento de la actividad mercantil o financiera.

La *familia* siguió siendo un valor central dentro del ámbito endogámico de estas redes, a pesar de la apertura de las mismas. Este término debe ser considerado fuera de los parámetros actuales de "familia nuclear", ya que en el Antiguo Régimen se trataba de un concepto elástico y extenso que abarcaba vínculos que iban más allá de los lazos de sangre. Estas relaciones familiares constituían vínculos muy fuertes gracias a la intensidad emocional de los mismos, a la intimidad establecida entre los miembros y a la reciprocidad practicada en el seno familiar[105]. Con todo, mercaderes no emparentados entre sí podían establecer lazos de intensidad comparable a los familiares, motivo por el cual agentes externos al núcleo de parentesco podían ocupar puestos de primer orden en la organización jerárquica de la red mercantil[106]. Por otra parte, la existencia previa de los lazos familiares frente a los económicos no siempre era evidente, ya que en ocasiones se recurría a los primeros con objeto de reforzar los segundos[107].

Otro de los aspectos frecuentes en las relaciones comerciales y financieras de carácter endogámico fue la *confesionalidad*. Compartir un culto común favorecía la sociabilidad y el

[103] BÖTCHER, Nikolaus, HAYSBERGER, Bernd, IBARRA, Antonio (coords.). *Redes… op.cit. p. 17.*
[104] GRANOVETTER, Mark. "The Strength of Weak Ties". *American Journal of Sociology*, Vol. 78, mayo (1973), pp. 1366-1373.
[105] *Ibidem*, p. 1361.
[106] RIBEIRO, Ana S. "A endogamia…" *op.cit*., pp.29-32.
[107] BÖTCHER, Nikolaus, HAYSBERGER, Bernd, IBARRA, Antonio (coords.). *Redes … op.cit*., p. 15.

establecimiento de relaciones mediante la celebración de actividades religiosas de carácter público. No obstante, el sentimiento de pertenencia a una comunidad religiosa u otra podía llega a ser en muchos casos bastante elástico, como demuestra el caso de los importantes grupos de cristianos nuevos en Portugal, Castilla y Países Bajos, fruto de las conversiones masivas de judíos a la religión cristiana de finales del siglo XV. Para entender hasta qué punto la situación de estas personas era compleja en el terreno religioso, habría que analizar cómo se clasificaba el sujeto a sí mismo y cómo era considerado por sus convecinos; la clasificación era complicada y borrosa, y hoy es casi imposible llegar a conclusiones certeras respecto a la praxis religiosa de estos sujetos[108]. Por tanto, ¿hasta qué punto se puede considerar endogámica la relación de un cristiano nuevo con agentes judíos? En verdad, las identidades se solapaban y las minorías religiosas, como fueron los judíos sefarditas asentados en Ámsterdam o Brasil, actuaban con una orientación en ocasiones difícil de distinguir de la de sus convecinos participantes del credo dominante[109]. Por lo tanto, la confesionalidad no era un aspecto estrictamente cerrado y generaba espectros amplios de interacción. Incluso en el caso de estas minorías y de su inserción en una sociedad extranjera, la procedencia fue en ocasiones más importante que la religión; tal es así que, en el ya mencionado caso de Hamburgo, los judíos sefarditas eran descritos como "portugueses", y los hugonotes como "franceses", antes que por su calidad de minoría religiosa[110].

Así pues, la *procedencia* constituyó a su vez otro factor para la constitución de relaciones endogámicas en el terreno comercial, a pesar de la intensa movilidad social que se desarrolló durante la Primera Edad Global por razones de religión, política, guerras o economía, o precisamente debido a la misma. Los grupos extranjeros estuvieron cada vez en mejor posición para obtener privilegios y buena consideración social en los principales enclaves comerciales, pero su participación dentro de las redes locales solía ser limitada debido a que los mercaderes autóctonos no depositaron generalmente un alto grado de confianza en ellos[111]. Por otra parte, el mercader que operaba en una ciudad extranjera solía estar inserto en una red internacional fundada en su lugar de origen, lo cual no era incompatible con su inserción en las redes locales. Al igual que los puntos anteriores, la procedencia era también porosa, dado que la "naturalización" del extranjero era una posibilidad en casos concretos, por ejemplo, cuando la actividad que desempeñaba era útil para su lugar de acogida, o cuando se firmaban acuerdos

[108] RIBEIRO, Ana S. "A endogamia…" *op.cit*., pp. 28-33.
[109] *"(…) many of whom were as much (or more) Iberian, trans-national, and mercantile-oriented tan Jewish, and were not noticeably different in appearance or (…) behavior from non-Sephardic Iberian merchants in the Netherlands".* ROITMAN, J., en RIBEIRO, Ana S. "A endogamia…" *op. cit*., p. 35.
[110] WEBER, Klaus. "Zwischen Religion…" *op.cit*., pp. 164-167.
[111] RIBEIRO, Ana S. "A endogamia…" *op.cit*., pp. 36.

de paz o colaboración entre dos Estados[112]. En definitiva, el establecimiento de estos vínculos endogámicos era una cuestión compleja y rica en matices: las relaciones podían ser puntuales, intermitentes o continuas, y evolucionaban con el paso del tiempo.

Un tercer punto para afianzar buenas relaciones comerciales, además de la confianza y la endogamia, fue la *reputación*. La buena reputación era la piedra angular de la presentación en sociedad de un individuo en el Antiguo Régimen. En otras palabras, una buena consideración social podía constituir lazos tan fuertes como los dados por la sangre, el credo o la procedencia. La reputación era en sí misma garante de seguridad y constituía una "valoración colectiva de la integridad y prestigio de un individuo en un determinado círculo social"[113] y, con ello, una inversión a largo plazo. Los valores que entraban aquí en juego eran "honestidad, franqueza, munificencia y humildad"[114], preceptos que se opusieron al retrato peyorativo del mercader que en su día esbozaron tratadistas como los que se han analizado en este trabajo. En la práctica, la validez de la reputación y el propio funcionamiento de la misma explican la existencia de transacciones de gran valor sin más mecanismos de seguridad que la confianza mutua entre los participantes de la operación, sin que desembocasen por ello en pérdidas o fraudes[115].

La construcción de la reputación era progresiva y costosa, a menudo resultado de años de viajes y contactos. Tal era caso de los peruleros, un grupo de cargadores procedentes de América – o cuyos intereses residían allí –, que actuaron en nombre de mercaderes peruanos con intereses en Sevilla, quienes preferían acceder a un comercio directo con el puerto hispalense. Se trataba de una actividad temporal, desempeñada por aquellos que estaban dando sus primeros pasos para convertirse en mercaderes de renombre y con objeto de forjarse una reputación. Su existencia, no obstante, suponía un peligro para ambas costas: en Sevilla, porque generaban competencia; en Panamá, porque reducían la demanda. El sentimiento de antipatía que estos peruleros generaban en ambas costas del Atlántico era un hándicap para sus aspiraciones de construir una reputación, pero a pesar de todo era una actividad que les permitía darse a conocer, establecer contactos y ganarse el favor de la Corona gracias a su acceso directo a metales preciosos, que usaban directamente para comerciar en lugar de otros métodos de pago menos inmediatos, como la letra de cambio[116].

[112] SÁNCHEZ DURÁN, Álvaro. "Información…" *op.cit*, pp. 442-443.
[113] *Ibidem*, p. 444.
[114] *Ibidem*, pp. 444-450.
[115] *Ibidem*, p. 444.
[116] ÁLVAREZ-NOGAL, Carlos. "Mercados o redes de mercaderes: el funcionamiento de la feria de Portobelo" en BÖTCHER, Nikolaus, HAYSBERGER, Bernd, IBARRA, Antonio (coords.). *Redes … op.cit.*, pp. 61-62.

3.2.2. Funcionamiento interno de la red mercantil atlántica

Hasta ahora se han presentado los mecanismos de formación de una red, su razón de ser y la construcción de los vínculos. En este momento, la pregunta es: ¿cómo funcionaban estas redes?

La circulación de información era vital para el mantenimiento de la red, si bien ésta nunca fue gratuita: tal es el motivo por el cual algunas tendencias historiográficas asocian la necesidad de información con la falta de confianza[117]. En todo caso, un medio esencial para la transmisión de información fue la carta, cuya efectividad y fluidez no habría sido posible sin las ventajas del creciente tráfico naval. A este respecto se establecieron "correos marítimos" y "navíos de azogue", es decir, embarcaciones de tamaño reducido y gran velocidad que se encargaron de hacer circular la correspondencia entre ambas costas del Atlántico en el contexto de la Carrera de Indias[118].

Estas cartas son un documento de gran valor para el estudio de la naturaleza de la relación entre factor y socio capitalista: el lenguaje se cuidaba para cultivar al tiempo la confianza y, por ello, el encabezado incluía fórmulas de respeto y jerarquía hacia el receptor. Expresiones como "mayordomo" o "criado" a lo largo del siglo XVI y también del siglo XVII daban fe de que la confianza era también sostenida por parte del socio capitalista[119] y al mismo tiempo, de la marcada jerarquización de estas comunidades. De igual manera, el cuidado de la regularidad y la brevedad en las misivas era muestra de consideración al prójimo[120]. La información, hubiese o no confianza, era clave para una toma de decisión; es por ello que debía ser constante y puntual, sobre todo en intercambios de media y larga distancia, puesto que no había otra forma de tener un mínimo de certidumbre acerca de los riesgos o las seguridades en los que se podía incurrir. Las cartas versaban sobre precios, seguros, tipos de cambio o interés, disponibilidad de medios y un largo etcétera de factores que podían tener un peso destacado en la operación[121].

Las exigencias del comercio a gran escala no se limitaban al cuidado de la circulación de mercancías, por tanto, las redes también tenían el circuito del crédito como objeto. La letra de cambio aporta información clave para comprobar que los movimientos crediticios se efectuaban con frecuencia dentro de las propias redes. Así pues, al observar las letras de cambio que circularon en el entorno más o menos cerrado de una comunidad mercantil, se puede

[117] Se entiende dentro de los costos de transacción: la confianza era la opción más barata. FIEDLER, Martin. "Vertrauen…" *op.cit*., p. 581.
[118] ZAMBRANO PÉREZ, Milton. "Piratas, piratería…" *op.cit*., p. 31.
[119] CACHERO VINUESA, Montserrat. "Redes…" *op.cit*., p. 26.
[120] SÁNCHEZ DURÁN, Álvaro. "Información…" *op.cit*., pp. 442-443.
[121] *Ibidem*, pp. 438-439.

verificar que los protagonistas eran los propios agentes (si no todos, por lo menos, la mayoría)[122]. Esto se traducía en un estrecho control del flujo crediticio por los integrantes de la red y, de la misma forma, incide en el carácter "multitarea" de los sujetos, ya que en estos casos cada miembro participante del circuito estaba desempeñando un papel de mercader-banquero.

Además de la función de banquero asociada al crédito, la multifuncionalidad del mercader tenía como base la gran variedad de tareas auxiliares que eran necesarias dentro de la red: agentes, representantes, encomenderos, vendedores, almacenistas, colaboradores e informantes; tareas intercambiables y asumibles por cualquier elemento de la red en función de las necesidades puntuales o de sus capacidades personales[123]. De este modo, la formación de los comerciantes constituía otra exigencia de renombre en este contexto mercantil atlántico.

El caso particular de la Carrera de Indias, y por consiguiente del sistema de cargadores sevillanos, permite comprender el funcionamiento jerárquico de las redes mercantiles que se acaba de exponer a modo de ejemplo práctico. El punto de partida era Sevilla, donde se encontraba la figura del *cargador*, quien podía actuar bien por su cuenta o bien por el interés de otro. Dentro de este sistema se podía apreciar el componente extranjero, tanto por parte de aquellos que vendían sus mercancías a cargadores sevillanos como por aquellos que conseguían subsanar las barreras de nacionalidad y se "naturalizaban" como vecinos, porque era de común interés que pudieran ejercer su oficio sin cortapisas. La "naturalización" era necesaria para que un cargador pudiese funcionar legalmente dentro del sistema[124]; por tanto, esta exigencia demostraba que los foráneos quedaban excluidos de esta actividad, pero también que el estatus de extranjero no era irreversible.

El sistema estaba en cierta medida determinado por las necesidades propias de la venta al fiado y entre sus condiciones, por tanto, entraba en juego la confianza: los bienes que el mercader deseaba embarcar entraban en la bodega del barco antes que el oro en la bolsa de dicho mercader. Generalmente las mercancías se compraban a crédito, y se esperaba a cobrar el dinero con el regreso de la flota. El cargador era quien asumía la deuda a su nombre, ya que, como figura estante que no viajaba a América, era siempre fácil de localizar. El socio capitalista y el cargador permanecían en Sevilla, pero la distancia y la incertidumbre eran malas compañeras para las mercancías embarcadas; por ello, era habitual que un socio factor o agente las acompañase y se ocupase de velar por las mismas y de colocarlas en el mercado con vistas a su venta[125]. Así pues, el sistema se componía de un socio principal, que aportaba su caudal y

[122] RIBEIRO, Ana S. "A endogamia…" *op.cit*., pp. 26-27.
[123] ÁLVAREZ-NOGAL, Carlos. "Mercados… *op.cit*., p. 58.
[124] *Ibidem*, pp. 58-60.
[125] *Ibidem*, p. 67.

permanecía en tierra; en segundo lugar, un agente de probada confianza que velaba por la buena salida de los productos, que estaba además formado para hacer frente a cualquier situación y que era miembro de un nuevo siglo en que los horizontes se habían expandido, es decir, participaba del nuevo sentir aventurero y estaba dispuesto a afrontar los peligros y los terrores de la travesía atlántica por el beneficio material. Por último, todo estaba enmarcado en un mercado[126] basado en los vínculos personales, nunca anónimo, en el que siempre era sabido cuánto se debía y a quien, y donde este conocimiento podía causar la caída del deudor en caso de impago. Era un sistema en el que, en definitiva, cada uno de los factores que se han analizado (relaciones personales, valores sociales en todos los grados posibles de su aceptación, formación, información y crédito) entraban en juego y desempeñaban una función dentro de un todo para salvar los numerosos inconvenientes e incertidumbres que podía brindar el comercio transatlántico.

3.2.3. Fenómenos asociados a la actividad mercantil. Inserción de la red comercial en la sociedad atlántica

El colectivo de los *mercaderes*, protagonista de este trabajo, distaba de ser homogéneo. Es más, su actividad encuadraba a miembros de todos y cada uno de los órdenes sociales, desde la nobleza hasta los estratos más bajos y conflictivos de la sociedad. Todos ellos eran útiles para el conjunto y desempeñaban una función determinada a tener en cuenta dentro de este primer escenario global[127].

El caso de los cargadores a Indias presentado anteriormente permite precisamente visualizar la gran permeabilidad del término "mercader". Dentro de este sistema, soldados y marineros llevaban consigo mercancías con vistas a su comercialización; también participaban en este negocio los oficiales navales de alto rango que acompañaban a la flota, quienes no desdeñaron este método de sacar algún beneficio de la diferencia de precios entre Castilla y el Nuevo Mundo[128]. Por otra parte, los barcos requerían marineros y toda suerte de trabajadores portuarios para ponerlos a punto y en ellos se desplazaban contingentes de personas tanto honradas como poco deseables, que se daban cita temporalmente en la ciudad de destino[129]. Esta movilidad ocasionaba con frecuencia conflictos sociales que pueden adscribirse a los

[126] Álvarez-Nogal se pregunta que, si todas las transacciones estaban calculadas fuera de la libre oferta y demanda, sumando el peso del personalismo, ¿se podía hablar propiamente de *mercado*? *Ibidem*, p. 54.
[127] En qué momento puede comenzar a hablarse de un "escenario global" propiamente dicho es un debate abierto. El inicio de este escenario es situado por algunos autores en el Neolítico, mientras que otros lo retrasan hasta el siglo XX. En este caso, se propone la cesura del 1500 como momento de entrada del territorio americano en el teatro global de intercambio (desigual) de bienes.
[128] ÁLVAREZ-NOGAL, Carlos. "Mercados…" *op.cit*., p. 59.
[129] MANTECÓN MOVELLÁN, Tomás. "Las culturas…" *op.cit*., pp. 192-193.

factores secundarios de la actividad comercial[130], en tanto que estos desplazamientos, así como los colectivos problemáticos de trabajadores portuarios, eran necesarios para el desarrollo de los negocios. Los protagonistas de estos altercados podían ser tanto los colectivos marginales como las "gentes honradas", quienes se convertían involuntariamente en objeto de violencia durante los brotes esporádicos de xenofobia que se daban en las ciudades portuarias del siglo XVI[131].

El sueldo medio del marinero (de diez a veinte chelines mensuales en el caso inglés) era pobre recompensa por haber afrontado los peligros del mar: enfermedades como el escorbuto, viajes cuya duración no podía saberse y falta de consideración en la toma de decisiones hacían del saqueo, el motín o la piratería actividades deseables[132]. A pesar de ello, la situación desesperada de muchas personas fue la causa de la existencia de una gran bolsa de trabajadores dispuestos a hacerse a la mar, movidos por la necesidad y por el hambre de riquezas. No obstante, tales trabajadores carecían de una formación adecuada para desempeñar este tipo de funciones, lo cual consistía un importante hándicap para la navegación en sí misma y para el comercio de ultramar[133]. Entre las actividades que estas personas generaban a su paso por la ciudad portuaria o ferial pueden citarse la prostitución, la venta y consumo de alcohol y drogas, el juego, el desorden o la violencia, entre otros. Tales actividades no se restringían solamente a la población de paso, puesto que en estas ciudades existía un contingente fijo de trabajadores portuarios que generaban altos niveles de conflictividad. Por otra parte, los propios mercaderes consistían una parte importante de estos grupos marginales debido a la apertura de los mercados a todo aquel que quisiera tomar parte de ellos, motivo de la heterogeneidad ya propuesta de los mercaderes que se daban cita en ferias y puertos[134].

Así pues, debido a la variedad de tareas y actividades generadas por el comercio, en la ciudad portuaria atlántica convivían sectores culturales diferenciados con un punto en común, que era su estrecha relación con el mar y la actividad comercial. En los puertos convergían, por una parte, un sistema de valores con base en confianza y reputación y, por otra, una cultura popular que tuvo un ingrediente conflictivo basado en la masculinidad, la juventud y la violencia. En el caso sevillano, las llamadas "pedreas" eran un incidente común que reunía facciones divididas en virtud de su ocupación con objeto de arrojarse piedras en las calles, por

[130] CRESPO SOLANA, Ana. "El interés…" op.cit., p. 374.
[131] *Ibidem*, p. 385.
[132] ANDREWS, Kenneth R. *Trade…* op.cit., pp. 26-27.
[133] *Ibidem*, p. 27.
[134] "*for one merchant who comes to the fairs on horseback and has plenty of money (…) there are ten others on foot (…)*". BRAUDEL, Fernand. *Civilization and Capitalism, 15th- 18th Century: The Wheels of Commerce*. Vol. II. Berkeley, Los Ángeles: University of California Press, 1992, p. 90.

lo cual dejaban siempre tras de sí heridos y muertos. En el caso de Ámsterdam, los cuchillos ocuparon el lugar de las piedras, pero el desenlace era similar. En todo caso, se trataba de una cultura que combinaba integración y segregación por sexo, ocupación o etnicidad; una cultura que se gestó y alcanzó su máxima expresión en ámbitos tabernarios y en "sociedades de malhechores"[135], donde la línea entre la amistad y la enemistad era delgada y, normalmente, se dirimía en las tabernas.

Otro aspecto fundamental para describir la integración de los mercaderes en la sociedad eran las normativas. Toda comunidad que se articule de forma más o menos autónoma necesita una serie de normas para sí misma y para con la sociedad en la que se inserta, en particular para desenvolverse en ámbitos económicos o de carácter comercial. Por lo general, se intercalaban legislación estatal y ley consuetudinaria para la articulación de estos grupos mercantiles[136]. Las normativas se establecían en un primer momento con un carácter interno, es decir, con objeto de regular las relaciones entre los miembros de una red o comunidad mercantil entre sí. Los principios vigentes, ya desde la Edad Media, eran los de "fuero y reciprocidad"[137], lo cual no era sinónimo de una relación entre iguales en el seno de estas comunidades. Ejemplo del funcionamiento de este principio de desigualdad, así como de las normativas en sentido más amplio que articulaban las distintas redes mercantiles, puede observarse el caso fundamental de la *comandita*, que articulaba las relaciones entre el socio-capitalista y el socio-factor, quien aportaba el trabajo, pero no necesariamente capital a la empresa comercial. El posterior reparto de beneficios era desigual; se trataba una relación que no solo requería confianza, sino un sentimiento de comunidad que necesitaba el apoyo de una legislación concreta[138]. Las condiciones en las que se establecía vínculo entre los socios eran incompletas, por ello hay tendencias historiográficas que apuntan a "contratos implícitos" cuyas carencias se solventaban gracias a la confianza[139].

Pero estos grupos no solo debían atender a su organización interna, sino también defender sus intereses y los de sus miembros de cara a autoridades públicas, sobre todo si la comunidad se asentaba en territorio extranjero. En todo caso, los mecanismos de mayor peso que se desarrollaron desde el siglo XV para cubrir las necesidades de representación del mercader extranjero estuvieron en manos de dos instituciones de importante calado social: el *Consulado* y las *naciones*. La descripción detallada de estos cuerpos de representación escapa

[135] MANTECÓN MOVELLÁN, Tomás. "Las culturas…" *op.cit*., pp. 170-179.
[136] ÁLVAREZ-NOGAL, Carlos. "Mercados…" *op.cit*., p. 57.
[137] CRESPO SOLANA, Ana. "El interés…" *op.cit*., p. 373.
[138] CIPOLLA, Carlo M. *Historia económica de la Europa preindustrial.* Madrid: Biblioteca de la Revista de Occidente, 1976, p. 184-185.
[139] CACHERO VINUESA, Montserrat. "Redes…" *op.cit*, p. 32.

a los objetivos del presente trabajo; sin embargo, es interesante mencionar las extensas atribuciones clave que tenían estos órganos, a saber, desde administración y finanzas, pasando por navegación, cuestiones de derecho, religión y auxilio a los compatriotas que se veían ocasionalmente envueltos en procesos inquisitoriales[140]. La nación tenía un mayor peso en la integración en la sociedad de acogida gracias a la concesión de un "fuero de nación extranjera", que podía desembocar a su vez en la concesión de ciudadanía para sus miembros[141], indispensable para desempeñar algunas funciones vitales tanto para la *res publica* como para sí mismos, tal y como se ha presentado con la figura del cargador sevillano ya expuesta. En todo caso, los anteriores ejemplos de organización son muestra de la necesidad de los mercaderes de articularse como colectivo de cara a una integración social con vistas tanto a la regulación de su propia actividad como a la negociación con los cuerpos estatales.

4. LA ESFERA POLÍTICA: EL MERCADER, EL ESTADO Y LA CONSTRUCCIÓN DEL MUNDO ATLÁNTICO

Los mercaderes del Quinientos se integraron en la sociedad de su tiempo y, como miembros de la misma, estuvieron sujetos – tanto ellos como sus operaciones económicas y comerciales – a una jurisdicción estatal en calidad de súbditos. Los mercaderes fueron un elemento clave para la construcción de los Estados del siglo XVI, lo cual no es sinónimo de que la relación establecida entre ambos fuese siempre cómoda o beneficiosa para el colectivo objeto de este trabajo. Por otra parte, en esta centuria los gobiernos fueron en sí mismos mercaderes[142]: mercaderes capaces de establecer poderosas redes y cuyos intereses no siempre eran económicos, razón por la cual estos intereses podían ser antagónicos a las aspiraciones comerciales de particulares. Aunque esta faceta de los Estados sea un factor a tener en cuenta en el escenario que se ha analizado, no entraremos en detalle en sus funciones. Su papel nos interesa en lo tocante a los puntos de contacto que existían entre los mismos y los comerciantes particulares, para lo cual se ofrecen a continuación algunos detalles sobre las líneas de acción de los Estados, sobre las medidas gubernamentales que afectaban al desarrollo del comercio entre particulares y sobre los diversos modelos económicos que respaldaron los diferentes modelos estatales.

[140] CRESPO SOLANA, Ana. "El interés…" *op. cit.*, pp. 376-382.
[141] *Ibidem*, pp. 381-385.
[142] "*Whether or not they wanted to be (the states were) the biggest entrepreneurs of the century*". BRAUDEL, Fernand, en WALLERSTEIN, Immanuel. *The Modern … op.cit.*, p. 133.

Ahora bien, si los gobiernos mismos podían cumplir las funciones de un mercader a una escala y con unos recursos muy superiores a la de este colectivo, ¿cómo se explica la posición estratégica de los hombres de negocios? Para algunos autores, los mercaderes eran la célula integradora de la sociedad, a la que favorecían a niveles muy distintos[143]. Su importancia vital radicaba en ser los protagonistas de los movimientos de grandes sumas de numerario, sobre todo en lo tocante al comercio internacional. No es por tanto una coincidencia que las empresas internacionales de mayor calado y alcance estuvieran más intensamente relacionadas con los respectivos gobiernos interesados en las mismas[144].

4.1. EL ESTADO MERCANTILISTA. LA INTERACCIÓN DE LAS REDES COMERCIALES Y LOS MECANISMOS ESTATALES

La intervención del Estado fue crucial para el devenir económico. Wallerstein, tras situar el origen del capitalismo en el siglo XV tardío, reconoció que el mercado regido por los principios capitalistas de independencia frente al Estado no ha existido nunca; es más, el autor pone en duda un posible triunfo del capitalismo sin el apoyo estatal[145]. En relación a esto, señaló el paralelismo entre el desarrollo de la economía-mundo y la evolución de los modelos políticos de tendencia absolutista en Europa, y apuntó al carácter recíproco de dicho desarrollo, ya que las nuevas prácticas económicas financiaron la modernización del aparato estatal, mientras que dicho aparato estatal se encargó de sustentar dichas prácticas[146]. De todas formas, la frontera entre el ámbito público y el privado no estaba aún en el siglo XVI bien diferenciada en el imaginario de los soberanos, principio que justifica su intervención en las operaciones comerciales de emprendedores particulares[147]. Ahora bien, el nivel de intervención estatal debe ser matizado, puesto que la influencia del Estado en el devenir de la economía tradicional fue más bien escasa. El interés recaía más bien en los negocios de mayor escala, que se veían con frecuencia afectados por factores bélicos, diplomáticos o incluso de política intra-estatal. El Estado, a su vez, podía verse afectado por elementos que escapaban a su control, como el retraso de una flota[148] por motivos logísticos, técnicos o climáticos.

La tratadística ensalzó a la república y sus príncipes como figuras necesarias para la regulación del comercio y, por lo tanto, se entendía que estas figuras políticas tenían ciertas

[143] "*they knit mankind together in a mutual intercourse of good offices, distribute the gifts of nature, find work for the poor, add wealth to the rich, and magnificence to the great*". ADDISON, en GLAMANN, Kristof. "The Changing Patterns…" *op.cit.* p. 185.
[144] GLAMANN, Kristof. "The Changing Patterns…" *op.cit.*, pp. 195-265.
[145] WALLERSTEIN, Immanuel. *Historical Capitalism*. 8ª Ed. Londres, Nueva York: Verso, 1996, p.56.
[146] WALLERSTEIN, Immanuel. *The Modern… op.cit.*, p. 133.
[147] MAURO, Frèdèrick. *Europa… op. cit.*, p. 62.
[148] *Ibidem*, p. 187.

prerrogativas sobre el terreno económico. Juan Bodino reflejó de esta forma el susodicho principio de intervención estatal en sus tratados:

> "El tráfico, aun siendo derecho de gentes, puede ser, sin embargo, prohibido por todo príncipe en su país. Debido a ello, los príncipes hacen uso (…) de tratados particulares, por los que conceden ciertos privilegios y libertades (…) Cualquiera que sea el tipo de alianza de que se trate, ambas partes se reservan siempre la soberanía"[149].

Otros autores ya nombrados otorgaban también tareas al príncipe de cara a la salvaguarda del precio justo. Para Tomás de Mercado, la república estaba en su derecho de expulsar a los mercaderes de una ciudad concreta, sobre todo si éstos eran extranjeros, y sustituirlos por otros agentes de su propia elección para suplantar sus funciones, encargándose a su vez de facilitar el dinero que fuese necesario para proveer a la ciudad. El Estado también podía, según Mercado, encargarse personal y exclusivamente del movimiento de ciertas mercancías para solucionar sus propios problemas de liquidez, así como tasar y establecer el valor que deberían tener los productos[150]. Martín de Azpilcueta apuntó también al poder de la república para determinar el precio justo de las mercancías con vistas al "bien común"[151].

Ahora bien, ¿era el Estado eficiente en sus empresas? Y, en relación a esto, ¿cómo afectaba su actividad al comerciante particular? Schumpeter apuntó a la incontestable superioridad de la empresa privada en contra de la dudosa eficiencia estatal[152]. Con todo, no puede generalizarse una única actitud económica para todos los modelos estatales, ya que las entidades políticas que construyeron el mundo atlántico del siglo XVI fueron muy diversas y reaccionaron de manera distinta en base a sus necesidades, sus aspiraciones y su propio ethos estatal y económico. En este sentido se pueden diferenciar dos tipos de cuerpos políticos: los imperios y aquellos cuerpos políticos a los que denominaremos "monarquías", aunque fue también el caso de Holanda, que funcionaba de facto como una república; en otras palabras, Estados fuertes y más o menos homogéneos en contra de los imperios asentados sobre bases y valores complejos, inestables y difíciles de abarcar. Si los imperios vieron su edad de oro en la primera mitad de la centuria, estas monarquías o repúblicas se postularon como el modelo más competitivo desde la segunda mitad.

Las grandes protagonistas del modelo imperial y del espacio atlántico en la primera mitad del siglo XVI fueron las potencias ibéricas, así como las aspiraciones de Carlos V por

[149] BODIN, Jean. *Los seis libros de la República* (1576). Libro I. 3ª Ed. Selección, traducción y estudio preliminar de Pedro Bravo Gala. Madrid: Tecnos, 1997, p. 46.
[150] MERCADO, Tomás de. *Suma… op.cit.*, pp. 48-50.
[151] AZPILCUETA, Martín de. *Manual… op.cit.*, p. 333.
[152] SCHUMPETER, en WALLERSTEIN, Immanuel. *The Modern… op.cit.*, p. 133.

edificar un "Imperio Universal". ¿Cómo interaccionaba la maquinaria imperial con las redes mercantiles? Los propios imperios español y portugués podían ser entendidos como gigantescas redes en cuyo epicentro se situaba la Corona o, mejor dicho, como un conglomerado de diferentes redes con un fuerte carácter negociador por parte del poder político. Los mercaderes fueron los elementos clave para la integración del centro y la periferia de estas redes estatales, inmensas y complejas, por medio de sus propios vínculos financieros, comerciales o migratorios[153]. Así pues, las leyes impuestas desde el poder político afectaban en gran medida a la toma de decisiones y al diseño de estrategias de los emprendedores particulares, pero dichas leyes se solapaban con los usos y costumbres propios de la profesión: en el caso de la Carrera de Indias, la Corona propiciaba la formación de grupos mercantiles y regulaba el acceso al mercado americano, mientras que los mercaderes se organizaban bajo sus propios principios para defender sus intereses y favorecer la concentración del comercio en esferas reducidas contra la participación extranjera o contra los propios intereses políticos cuando éstos eran desfavorables a sus pretensiones[154].

El modelo imperial podía suponer, de otra parte, una ventaja para el mercader particular, puesto que facilitaba *de iure* las relaciones de paz entre los distintos territorios aunados bajo la misma jurisdicción imperial y, por tanto, promovía la creación de una comunidad internacional de comerciantes y financieros, así como movimientos más fluidos de capital[155]. Sin embargo, esta estructura no siempre era perfecta y los desequilibrios entre los territorios integrados dentro del proyecto imperial podían ocasionar –y ocasionaban– que tales comunidades internacionales y sus participantes se viesen igualmente afectados por tensiones políticas. Incluso cuando el imperio dirigía sus esfuerzos bélicos a amenazas externas a sus territorios, las redes comerciales y financieras que se movían dentro del imperio podían verse afectadas negativamente; de todas formas, este fenómeno no estaba restringido a las estructuras imperiales, y por tanto se abordará esta problemática con un carácter más generalizado en adelante.

Un nuevo punto de contacto entre la maquinaria imperial y los mercaderes era la necesidad apremiante de crédito por parte del Estado. Los inmensos gastos que la requería la "noble tarea imperial" desembocaron en la necesidad de pedir préstamos a diferentes entidades. Richard Ehrenberg señaló los peligros de ser prestamista del Estado ya que los grandes señores tendían a actuar a voluntad[156], en otras palabras, de las tres premisas en las que se basaba todo

[153] BÖETCHER, Nikolaus, HAUSBERGER, Bernd, IBARRA, Antonio (eds.). *Redes y negocios… op.cit*., p. 18.
[154] ÁLVAREZ-NOGAL, Carlos. "Mercados o redes…" *op.cit*., pp. 57-58.
[155] FAGEL, Raymond. "Guerra y comercio en los Países Bajos. El control del comercio en tiempos de guerra a través de las ordenanzas (1506-1559)". Ediciones Universidad de Salamanca, *Stud. His., Hª mod*., 27 (2015), p. 27.
[156]"*die großen Herren machen es wie sie wollen*", en EHRENBERG, Richard. *Das Zeitalter … op.cit.*, p. 18.

crédito, a saber: confianza en la capacidad de devolución del pago, voluntad y deber, la última no podía aplicarse al Estado[157]. Bien es cierto que la imposibilidad del Estado de devolver un pago se cubría generalmente con la concesión de privilegios de explotación, que podían desembocar en empresas extendidas por diversos ámbitos (ya se tratase de minería, administración o comercio) a los que, de lo contrario, los acreedores no habrían tenido acceso[158]. El propio Consulado de Sevilla, creado en 1543 como órgano administrativo de la Carrera de Indias, hizo préstamos a la Corona a cambio de la supervisión de algunos impuestos[159]. Bodino participaba de estos mismos principios: "(…) los príncipes tienen muchos medios para obrar el bien y gratificar, sin que sea con dinero. Las personas honradas estiman menos el dinero que una mirada amable o un buen semblante, un parentesco, un casamiento, un agradecimiento gentil"[160]. Entre los prestamistas del Estado se encontraban mercaderes particulares, entidades financieras y también ciudades como Amberes, pero estos "centros de riqueza pública" eran limitados y necesitaban el respaldo de grandes casas de comerciantes, tales como los Fugger, para hacer préstamos de gran calibre[161].

El caso de los Fugger es uno de los mejores ejemplos de imbricación entre el Estado y una gran red mercantil, puesto que ya desde el primer momento la financiación que dicha casa de comerciantes brindó a Carlos I fue la clave de su éxito ante los príncipes electores y, por tanto, su elección como emperador estuvo estrechamente ligada a la disposición de esta línea de crédito, la cual le proporcionó una ventaja comparativa respecto a Francisco I, quien solamente contaba con el aval de su acaudalada madre. La relación entre el futuro Carlos V y los Fugger comenzó, por tanto, siendo aquél señor de los Países Bajos. El funcionamiento de la red de factores fue especialmente significativo en este contexto, puesto que el agente de los Fugger residente en Amberes (Wolff Haller) se desplazó a España con el príncipe cuando éste se convirtió en Carlos I, con objeto de continuar con los negocios que ocupaban a ambas partes[162]. La contrapartida de esta asociación se materializó en forma de un retroceso común para ambas partes. Otras teorías, no obstante, relativizan la relevancia de esta interdependencia como causa de la caída de la casa Fugger y otras casas financieras vinculadas a la casa Habsburgo, como los Welser, y señalan como principal causa de dicho retroceso al contexto

[157] EHRENBERG, Richard. *Das Zeitalter … op.cit.*, p. 18.
[158] SUPPLE, Barry. "The Nature…" *op.cit*., pp. 414-415.
[159] ZAMBRANO PÉREZ, Milton. "Piratas, piratería…" *op. cit*., p. 26.
[160] BODIN, Jean. *Los seis libros… op.cit*. Libro V, p. 239.
[161] WALLERSTEIN, Immanuel. *The Modern… op.cit*., p. 176
[162] EHRENBERG, Richard. *Das Zeitalter … op.cit.*, pp. 100-102.

global de desplazamiento de los centros económicos hacia el oeste europeo, en detrimento del centro continental[163].

Ahora bien, ¿por qué fracasó este modelo? Barry Supple achacó la quiebra española a sus intereses improductivos "manipulados por monarcas fanáticos sin sentido económico, guerra y aversión a la empresa efectiva"[164]. Para Wallerstein la quiebra del Imperio Español en la segunda mitad del siglo XVI se debió no tanto a la abdicación de Carlos V y a la casi inmediata bancarrota de Felipe II, sino a una quiebra conjunta del sistema-mundo y de los "viejos usos" en la política imperial. Bajo su punto de vista, el Imperio Español no supo responder a las nuevas condiciones porque no favoreció la creación de una élite capaz de beneficiarse del potencial económico que suponía la hegemonía política en el contexto de la economía-mundo europea, y por el contrario favoreció el interés de estos grupos con poder económico en fines poco rentables, como la construcción de palacios o iglesias, en lugar de la inversión en industria o comercio[165]. Por este motivo, la economía imperial era frágil en el largo plazo, frente a una política fuerte con potentes intereses de carácter religioso o estatal, es decir, no racionales a nivel económico, tal y como demuestran las constantes luchas con Francia y sus consecuencias devastadoras para ambos contendientes. Por otra parte, centro y periferia económica no siempre se articulaban de la forma que podría haber sido más conveniente desde el punto de vista político. El ascenso de Amberes hacia 1530, en opinión de Wallerstein, sólo podía desembocar en la caída o bien del Imperio o bien de las fuerzas capitalistas, cuyo desarrollo desbordaba la capacidad de la administración imperial, y las últimas demostraron ser más fuertes que el primero[166]. Tal quiebra del sistema se constituyó en la base de una nueva "balanza de poder", en la que las pequeñas monarquías y las repúblicas urbanas tomaron un papel protagonista en la vida económica del Viejo Continente[167].

El caso de Francia merece una atención particular por haber compartido el sueño imperial en la primera mitad de la centuria desde los parámetros y los límites de una monarquía. ¿Por qué no triunfó Francia entonces, como lo hicieron Inglaterra u Holanda? Es un caso llamativo ya que, según Wallerstein, pocos países iniciaron su andadura en la época moderna con una monarquía tan fuerte. El mismo autor se preguntaba por qué no fue posible la formación de una *gentry* como la que en condiciones similares apareció en Inglaterra. En primer lugar, Francia carecía de objetivos económicos y de capital extranjero para participar en la expansión

[163] KOMLOSY, Andrea. *Arbeit… op cit*., p.119.
[164] SUPPLE, Barry. "The Nature…" *op.cit*., p. 395.
[165] WALLERSTEIN, Immanuel. *The Modern… op.cit.*, p. 192.
[166] *Ibidem*, pp. 165-177.
[167] *Ibidem*, p. 184.

oceánica[168]. Los rescoldos de la fuerte estructura feudal que articulaba todavía el territorio, unidos a la existencia de unos intereses no directamente enfocados a la economía, fueron causa de una política desfavorable para las empresas privadas. Por otra parte, la rigidez de los valores sociales restringió en gran medida la formación de un amplio estrato de emprendedores, así como la efectividad de los mismos en el teatro global[169]. Tampoco se favoreció un entorno favorable para el florecimiento de la empresa foránea ya que, en vistas de incrementar su capacidad crediticia, el monarca amenazaba a los mercaderes extranjeros con arrebatarles sus privilegios si éstos se negaban a proseguir con los préstamos[170], incluso si tal operación constituía un riesgo inasumible para el acreedor. La corona pretendía crear una economía estatal nueva y competitiva, pero sin perder su posición en el vértice de la pirámide de estatus y privilegios basado en fuerzas conservadoras. Por otra parte, la posición descentrada de la capital[171] fue a su vez razón de desaliento para las economías florecientes del sur: París estaba más ligada a Amberes que al propio territorio nacional, motivo por el cual el comercio por tierra tenía más peso que el marítimo a pesar de que este último ofrecía mayores ventajas comparativas[172].

Frente a estos modelos estatales marcados por fuertes aspiraciones políticas y escaso éxito en la empresa económica se encuentran casos como el inglés o el holandés, cuya dinámica fue notablemente distinta a la de los primeros. Inglaterra se convirtió a finales del XV en una nueva potencia, diferente a la economía aislada y dependiente del continente que había sido hasta entonces[173]. Con la era Tudor se abrió un nuevo período de crecimiento y expansión comercial que apuntaba a la formación de lo que en siglos venideros sería el Imperio Inglés. Desde los tiempos de Enrique VII, los monarcas favorecieron el desarrollo del comercio. En concreto, este monarca hizo importantes concesiones a los comerciantes con objeto de que incrementaran sus actividades y al mismo tiempo incrementó los privilegios de los mercaderes, sobre todo de los Mercaderes Aventureros[174]. Sin embargo, la expansión comercial no llegó hasta época isabelina y jacobita[175]; de hecho, esta expansión estaba en un inicio enfocada al

[168] WALLERSTEIN, Immanuel. *The Modern… op.cit.*, p. 183.
[169] SUPPLE, Barry. "The Nature…" *op.cit.*, p. 456.
[170] EHRENBERG, Richard. *Das Zeitalter… op.cit.*, p. 24.
[171] El caso de la capital francesa es comparable al caso de Madrid, un centro poco adecuado para la organización de una economía con vistas a la expansión. por el contrario, la elección de Lisboa marcó un patrón muy diferente que, según la historiografía, podría haber marcado una dinámica diferente.
[172] WALLERSTEIN, Immanuel. *The Modern… op.cit.* pp. 264-265.
[173] DIETZ, Frederick C. *An Economic… op.cit*., p. 104.
[174] *Ibidem*, p. 139.
[175] ANDREWS, Kenneth R. *Trade, Plunder… op.cit.*, p. 10

sureste y no fue sino la intervención estatal la que convenció a los mercaderes para virar el foco de sus actividades a los nuevos mercados del Atlántico Norte[176].

El poderío comercial inglés creció al tiempo que su rol político en el conjunto europeo, pero su entrada tardía resultó una dificultad añadida que se tradujo en su carácter "intruso"[177]. La tendencia en este contexto fue la concentración del comercio en manos locales, al menos en la segunda mitad de la centuria, en detrimento de agentes extranjeros del ámbito hanseático e italianos. Los privilegios de aquellos fueron inconstantes hasta que Isabel I los eliminó de forma definitiva hacia 1580, al tiempo que los *Merchant Adventurers* fueron expulsados de las tierras de la Hansa[178]. Además, desde el gobierno se impulsó la creación y actividad de esta y otras compañías y monopolios de comercio, cuya actividad fue decisiva en el devenir del comercio transoceánico. Los *Merchant Adventurers* obtenían el monopolio de las vías que ellos mismos trazaban con sus viajes de exploración. La tenencia de estos monopolios, como el que ya en el siglo XV ostentaba esta compañía en los Países Bajos, requería el pago de una tasa por parte de todos aquellos ajenos a la susodicha guilda de Santo Tomás de Canterbury que quisieran tomar parte del comercio en estos ámbitos. Las tasas eran en ocasiones tan elevadas que generaban protestas, y el Parlamento debía intervenir para su regulación[179].

De todas formas, la gestión inglesa del siglo XVI no fue siempre racional económicamente hablando. La especulación fue un lastre constante, y se retiraba continuamente un gran volumen de capital para financiar empresas que se podrían calificar de fantasiosas y poco rentables, como la búsqueda de tesoros o incluso proyectos como los ataques corsarios al comercio español, que devolvieron menor beneficio del capital que absorbieron. Además, estas empresas concentraron un volumen importante de capital humano que, por insistir en estas actividades, descuidó aquellas que podrían haber desembocado en un beneficio mayor[180]. Las propias compañías comerciales pueden entenderse de forma no competitiva, es decir, como un método de protección por parte de sus miembros más antiguos ante hombres de negocios más jóvenes y competitivos, cuya acción se veía lastrada por no poder tomar parte del viejo monopolio. Estas grandes compañías abrieron nuevas vías comerciales, pero impidieron la plena explotación de su potencial económico. Por un lado, las grandes compañías ayudaban al pequeño empresario al imponer una limitación de las exportaciones; por otra parte, las pequeñas

[176] DIETZ, Frederick C. *An Economic… op.cit*. p. 137.
[177] ANDREWS, Kenneth R. *Trade, plunder… op.cit*., p. 363.
[178] DIETZ, Frederick C. *An Economic History… op.cit.*, p. 143.
[179] *Ibidem*., p. 148.
[180] "*Merchants ventured into these kinds of Enterprise on a large scale, and in so far as they did so, they were less inclined and less able to enlarge their commercial undertakings"* DIETZ, Frederick C. *An Economic History… op.cit*., p. 142.

compañías no podían de ninguna forma hacer frente a las grandes compañías privilegiadas como la Compañía de Levante, la *Eastland* o la *Russian Company*. Los mismos *Merchant Adventurers* limitaban la acción de sus miembros en relación a sus años de pertenencia a la compañía, y aplicaban multas a los infractores[181].

Por otra parte, la intervención directa de la corona en la creación de un imperio mercantil ha sido puesto en duda por diversos autores; por ejemplo, Kenneth R. Andrews sugiere que esta idea era fruto de la propaganda, por lo cual la intervención real fue más bien indirecta y sobre una sociedad más acostumbrada a desenvolverse de forma autónoma. De hecho, las empresas solían ser fruto de la colaboración entre mercaderes y terratenientes, colaboración favorecida por otra parte gracias a la permeabilidad de dichos colectivos en el contexto inglés. Fue un modelo exitoso en el largo plazo, pero en el momento no reportó beneficios inmediatos, sino más bien problemáticas derivadas de organización ineficiente y dependencia en recursos privados[182].

En el caso de Holanda se encuentra el menor grado de intervención política en comparación con el resto de potencias atlánticas, ya que la política económica recaía mayormente en manos de mercaderes[183]. No obstante, fue un factor eminentemente político el que marcó las líneas del desarrollo económico; el conflicto por la independencia abierto en tiempos de Felipe II no fue tanto una carga para la economía, en tanto que Holanda mantuvo sus lazos mercantiles con Flandes y sus demás contactos por medio del contrabando. Más bien es de observar una caída de Flandes, debido en buena parte al bloqueo del Escalda en 1585, mientras que los comerciantes holandeses cobraban peso en el comercio atlántico por medio de terceros, como las ciudades hanseáticas, Inglaterra o Flandes[184]. La caída de Flandes, así como la llegada del capital humano que huía de la intolerancia creciente en los terrenos de la Monarquía Hispánica fueron dos factores clave para explicar el "milagro holandés"[185].

4.2. EL CONFLICTO INTERNACIONAL EN ALTAMAR Y SUS CONSECUENCIAS ECONÓMICAS

La política estatal podía intervenir, como de hecho hacía, en el curso de la economía privada en tiempos de paz, de manera que, en tiempos de guerra, el mercader particular se veía

[181] DIETZ, Frederick C. *An Economic History*… *op.cit*., pp. 149-151.
[182] ANDREWS, Kenneth R. *Trade, plunder*… *op.cit*., p. 17.
[183] GLAMANN, Kristof. "The Changing Patterns…" *op.cit.*, p. 288.
[184] SANTANA PÉREZ, Germán. "Los holandeses y la utilización de Canarias como puerta atlántica durante los siglos XVI-XVIII" en VERMEIR, René, EBBEN, Maurits, FAGEL, Raymond (eds.). *Agentes*… *op.cit.*, pp.331-332.
[185] CIPOLLA, Carlo M. *Historia económica*… *op.cit*., pp. 233-234.

afectado por medidas más drásticas que encorsetaban de manera más estricta su actividad comercial. En tiempos de guerra se intentaba cortar todo tipo de contacto con el enemigo y los súbditos del mismo, lo cual afectaba significativamente al tráfico transnacional de mercancías. Los mercaderes podían recurrir a toda una suerte de salvoconductos y permisos para sortear este obstáculo, o bien podían hacer caso omiso de las ordenanzas, opción que, a juzgar por el propio testimonio de estos documentos en época de Carlos V, era recurrente. Los productos estratégicos, tales como el cereal, las armas o los caballos eran controlados con atención especial incluso en tiempos de paz, como refleja por ejemplo una ordenanza promulgada por Carlos V en 1528, en la que se obstaculizaba todo movimiento financiero que pudiese favorecer al monarca francés, o bien las prohibiciones de exportar a territorio enemigo, que podían desembocar en serias penas físicas y pecuniarias para sus infractores. Frente a este tipo de imposiciones florecía el contrabando, a veces incluso apoyado por las autoridades locales[186], bien en el caso de Francia que se está analizando, bien en el caso de Holanda ya presentado.

Otra serie de medidas tenían un carácter más directamente bélico: un claro ejemplo de ello fue la ordenanza de 1538, que suponía la completa paralización de la navegación desde los Países Bajos ante la acuciante necesidad de marineros experimentados para nutrir las flotas del Mediterráneo, aunque tal medida fuese funesta para los comerciantes de la zona[187]. Por otra parte, la guerra puramente económica también fue una realidad a tener en cuenta en el siglo XVI, si bien no todas las potencias políticas la practicaron. El caso de Carlos V es significativo, puesto que su actuación bélica no parece estar enfocada a dañar las estructuras económicas del enemigo. Raymond Fagel pone en duda que existiese en verdad una política económica concreta en los planes del emperador, quien no intentó integrar sus territorios en el terreno comercial y financiero, ni trató de utilizar su enorme ámbito de influencia para atacar los intereses económicos de sus contendientes salvo en momentos y lugares concretos, cuando las coyunturas así lo exigían[188]. Por lo tanto, el imperio de Carlos V no es el mejor ejemplo para hablar de guerra económica en el siglo XVI; esta política es un eje mucho más visible en el caso inglés y sus continuos intentos de medrar en el comercio monopolizado por las potencias ibéricas. Kenneth R. Andrews vio en el conflicto económico entre Inglaterra y la Monarquía Hispánica un patriotismo singular, y un cambio de las ambiciones inglesas, que evolucionaron desde las aspiraciones continentales marcadas por un fuerte carácter anti-francés hacia la empresa marítima y comercial[189]. Este sentimiento "patriótico" estaba también ligado a la

[186] FAGEL, Raymond. "Guerra y comercio…" *op.cit*., pp. 39-46.
[187] *Ibidem*, p.42.
[188] *Ibidem*, p. 55.
[189] ANDREWS, Kenneth R. *Trade, Plunder… op.cit*., pp. 34-35.

religión y, por tanto, desbordaba las fronteras inglesas, puesto que los piratas hugonotes y los mendigos del mar holandeses tuvieron también a los navíos católicos como su objetivo principal[190].

La actividad corsaria marcó un hito de la guerra económica en el Atlántico durante el siglo XVI. En este contexto, política, comercio y piratería fueron categorías estrechamente vinculadas entre sí y no siempre sencillas de diferenciar; por tanto, esta será la "trinidad" objeto de análisis en adelante ("*Krieg, Handel und Piraterie; dreieinig sind sie, nicht zu trennen"*)[191]. De hecho, las empresas de estos piratas y corsarios no habrían triunfado sin el apoyo de mercaderes, nobles y oficiales navales, así como de los Estados; muestra de este apoyo es la falta de efectividad de las medidas establecidas por los gobiernos para limitar la actividad de sus súbditos envueltos en actividades piráticas, ya que los príncipes preferían tornar a estos marineros experimentados, cualidad no muy frecuente pero sí muy preciada, en sus aliados antes que en sus enemigos[192]. Por otra parte, el Estado también recurría al fraude a nivel institucional cuando reportaba beneficios u otorgaba licencias a individuos particulares para que éstos pudiesen actuar fuera de la ley, en caso de que sus negocios fuesen especialmente apetecibles para la monarquía[193].

Antes del inicio de la guerra abierta entre Inglaterra y la Monarquía Hispánica (1585-1604) tuvo lugar una escalada de violencia en las aguas del Atlántico, en la que las represalias llevadas a cabo por corsarios jugaron un papel definitivo. Así pues, el sentimiento anti-español y anti-católico se dejaba sentir en los puertos ingleses con fuerza incluso en tiempos de paz. En este contexto circulaban numerosas historias de compatriotas ingleses que habían sufrido en manos de la Inquisición española, incrementando la tensión religiosa. Por este motivo se desataron los ataques piratas a barcos hispanos a partir de 1540, y sobre todo a partir de 1562. Las medidas políticas fueron la otra cara de la moneda, como la suspensión del comercio con Flandes (1563-1564) como fruto de la escalada de violencia, en tanto que estas precauciones políticas no hicieron sino incrementar la tensión[194]. Entre tanto, la actividad pirática en el Canal estaba llegando a unas cotas en las que era tanto perjudicial para el comercio hispano como para el inglés, puesto que la peligrosidad de las aguas afectaba de igual manera negativa a los súbditos de Isabel I[195].

---

[190] ANDREWS, Kenneth R. *Trade, Plunder… op.cit,* p. 37.
[191] "Guerra, comercio y piratería; son uno y trino que no se han de separar". GOETHE, Wolfgang J. von. *Faust*, capítulo 57.
[192] ANDREWS, Kenneth R. *Trade, Plunder… op.cit*., 28.
[193] Es el caso de mercaderes como Bernardo de Valdés, entre otros. ZAMBRANO PÉREZ, Milton. "Piratas, piratería…" *op. cit*., p.30.
[194] ANDREWS, Kenneth R. *Trade, Plunder… op.cit*., p. 225.
[195] DIETZ, Frederick C. *An Economic… op.cit*., p. 141.

La tratadística cubrió el fenómeno de la actividad corsaria como arma de guerra singular. Así pues, Bodino excluyó a corsarios, piratas y demás bandoleros de las "leyes humanas", debido a que aplicar el derecho de guerra común a estos individuos sería como equipararlos a aquellos "enemigos leales" que luchaban por el bienestar de sus repúblicas, mientras que el objetivo de estos piratas y corsarios estaba enfocado a causar la ruina de su oponente. Al margen de estas observaciones, el jurista reconocía que algunos piratas eran más merecedores de portar una corona que los propios monarcas[196], de manera que su condena recaía en la ocupación de la piratería en sí misma, y no en la persona que la desempeñaba. A pesar de estas observaciones, los corsarios eran elevados al estatus de héroes y eran tenidos como resistencia contra las políticas de *mare clausum* ya expuestas en este trabajo; por este motivo fueron una herramienta significativa en la estrategia política y económica durante la era Tudor. Aunque los beneficios económicos de esta actividad hayan sido cuestionados, la presencia de Hawkins en las aguas del Caribe, propiedad explícita de la Monarquía Hispánica, fue manifiesto de las aspiraciones de Isabel I en dirección al concepto de *mare liberum*, y con él, a la defensa territorial de Inglaterra y sus derechos comerciales[197] por medio del desafío abierto a una Carrera de Indias que se había convertido en la "vena yugular del poder español"[198].

Con todo, no todos los marineros que se hacían a la mar con el saqueo como objetivo fueron "grandes hombres" del renombre de Hawkins, Drake o Frobisher. La piratería era atractiva para quienes no tenían otra salida, o en todo caso incurrían en ella para complementar sus salarios insuficientes, tal y como se ha expuesto en apartados anteriores. En palabras de Hakluyt, la piratería era resultado directo de la pobreza de muchos marineros. En línea con esto, la escalada de violencia en el Canal estaba directamente relacionada con el aumento de riquezas que circulaban por el mismo, y no solamente a la actividad de los gobiernos[199]. Por otra parte, las condiciones geográficas de las Indias Occidentales, con su gran número de islas aptas para el anclaje, refugio y aprovisionamiento de los navíos fueron otro factor relevante y atractivo para marineros sin recursos que abandonaban Europa por necesidad. Esta migración era en ocasiones respaldada por los propios Estados, que veían en ella un alivio para la sobrecarga demográfica del Viejo Continente[200]. Por otra parte, la actividad corsaria en tiempos de paz recaía en cuestiones privadas entre marineros y mercaderes que hubieran sufrido algún tipo de ataque u ofensa por parte de algún súbdito de una potencia extranjera. La patente de corso

[196] BODIN, Jean. *Los seis libros… op.cit.*, Libro I, p. 10.
[197] ANDREWS, Kenneth R. *Trade, Plunder… op.cit.*, 244.
[198] ZAMBRANO PÉREZ, Milton. "Piratas, piratería…" *op.cit.*, p. 24.
[199] ANDREWS, Kenneth R. *Trade, Plunder… op.cit.*, 28.
[200] BARBOUR, Violet. "Privateers and Pirates of the West Indies". *The American Historical Review*, Vol.16, Nº 3, abril (1911), p. 529.

significaba para estos marineros y comerciantes luz verde para "tomarse la justicia por su mano", en caso de que el ajusticiamiento del agresor no fuese acometido por la jurisdicción correspondiente, o en caso de un retraso considerable de la justicia[201]. Por lo tanto, esta actividad no era en un principio tarea de profesionales, sino que constituía una actividad complementaria o paralela al día a día del comerciante atlántico.

Los mercaderes, ante este contexto de inseguridad en altamar, no optaron únicamente por unirse a las actividades piráticas, sino que algunos de ellos participaron activamente en la protección de las aguas y las costas. Las crónicas del Quinientos reflejaron esta realidad en la flota isabelina, y atribuyeron el fracaso de la marina inglesa en su intento de aniquilar la flota hispana a que fueron precisamente mercaderes, y no príncipes, quienes comandaron dichas operaciones militares[202]. La Monarquía Hispánica también contó con la colaboración de algunos mercaderes y financieros en el ámbito de la administración de la seguridad en altamar. La Corona estableció el sistema de flotas para proteger a los comerciantes que embarcaban hacia el Nuevo Mundo y a las mercancías que retornaban desde el mismo. Esta protección era costosa y se tradujo en un impuesto aplicado sobre el valor de las mercancías con el fin de sufragar los costes de estos convoyes: la *avería*, que se entendía a modo de seguro. El asiento de la administración de este impuesto podía recaer en personas o entidades particulares, como de hecho ocurrió, y sobre todo a finales del siglo XVI, cuando la administración de la Casa de Contratación comenzó a presentar fisuras[203].

Las medidas de protección que la Monarquía Hispánica se vio obligada a tomar, forzada por los continuos ataques de piratas y corsarios ingleses, franceses y holandeses, tuvieron de otra parte consecuencias en el plano del comercio ilegal o contrabando que, en este sentido, puede ser vinculado con la piratería de forma sólida[204]. Por un lado, la propia estructura de la Carrera de Indias, aunque fue factor integrador de rutas y puertos, así como de los intereses políticos del Estado y las aspiraciones económico-financieras de los comerciantes, establecía una ruta muy concreta para los convoyes, que aislaba numerosos territorios de un acceso legal al comercio con las Indias; por no hablar de todos aquellos mercaderes que quedaban excluidos del monopolio por ser súbditos de otros Estados, y que se vieron por ello avocados a la piratería y al comercio ilícito[205]. Por otra parte, el ya mencionado impuesto de la avería encareció las mercancías de tal forma que los mercaderes trataban de buscar soluciones fuera de la legalidad

[201] BARBOUR, Violet. "Privateers and Pirates…" *op.cit*., p. 530.
[202] Adam's Chronicle of Bristol, en ANDREWS, Kenneth R. *Trade, Plunder… op.cit*., p. 244.
[203] ZAMBRANO PÉREZ, Milton. "Piratas, piratería…" *op.cit*., 28-29.
[204] *Ibidem*., p.28.
[205] BARBOUR, Violet. "Privateers and Pirates…" op.cit. p. 529.

con tal de eludir el pago de esta carga fiscal, así como del almojarifazgo, derecho de aduana que cargaba a las exportaciones con el 15% de su total; en el caso de las importaciones, la carga ascendía al 17%. A todas estas cargas fiscales de protección había que sumar las confiscaciones arbitrarias de un Estado en constante bancarrota. Contra estos factores desfavorables, los mercaderes intercambiaban mercancías en ruta con otros navíos para evitar los impuestos americanos; evitaban registrar el total de las mercancías en Sevilla o echaban el ancla en puntos alternativos de la geografía atlántica que no estuvieran vinculados a ninguna carga impositiva, bajo la excusa de algún tipo de necesidad urgente y puntual[206].

En definitiva, tanto los conflictos promovidos por los intereses políticos como las medidas de seguridad estatales para aplacar las consecuencias de las tensiones políticas en el Atlántico tuvieron consecuencias negativas para los comerciantes particulares, quienes trataron de sortear tanto los ataques respaldados por las potencias enemigas como las medidas de seguridad ideadas por sus propios gobiernos, al menos cuando éstas se interponían entre ellos y su intento de maximizar los beneficios. La concepción política del espacio atlántico, es decir, la defensa del *mare liberum* frente al *mare clausum* (y, por tanto, frente al monopolio atlántico de las potencias ibéricas) tuvo por tanto consecuencias directas en la actividad comercial, y afectó a las estrategias mercantiles de los participantes de la Carrera de Indias, ya estuvieran fuera o dentro del ámbito legal. No obstante, los intereses de los Estados y los actores económicos particulares no siempre estuvieron enfrentados, sino que en ocasiones se aunaron, ya fuese con un objetivo de agresión o de defensa. Los intereses particulares y estatales, así como la categorización de los actores en este contexto, eran porosos e intercambiables, y mudaban con facilidad en un círculo de conflictos por la obtención de "territorios, productos, mercados y fuerza laboral"[207]. Así pues, los Estados optaron en ocasiones por desempeñar operaciones fraudulentas en vistas a sus propios beneficios económicos. Piratas y contrabandistas también resultan categorías complejas, puesto que los primeros debían recurrir a las prácticas de los segundos si querían dar salida a los bienes obtenidos de sus pillajes. Por último, marineros y mercaderes también fueron grupos estrechamente conectados en la Carrera de Indias, puesto que muchos grandes comerciantes del Quinientos comenzaron siendo marineros que se tornaron maestres, dueños de navíos y finalizaron como grandes mercaderes. Por lo tanto, el capital humano en el contexto atlántico del siglo XVI conformó una sociedad variada y muy rica en matices, que respondió por métodos tanto legales como ilegales a los retos del espacio físico y de su tiempo.

[206] ZAMBRANO PÉREZ, Milton. "Piratas, piratería…" op.cit., pp. 29-37.
[207] *Ibidem*, p. 38.

5. CONCLUSIONES

El capital humano fue un factor clave para comprender la expansión del mercado atlántico y su desarrollo a lo largo del siglo XVI. En esta centuria el individuo era el valor central de todos los vínculos sociales y comerciales que podían establecerse. Por este motivo fue la voluntad humana, movida por los nuevos alicientes materiales de un mundo en expansión, la que movió los mercados, y no a la inversa. Los mercaderes fueron los responsables de la apertura de los mercados e idearon, heredaron o modificaron los métodos a seguir para superar los obstáculos y dinamizar u obstaculizar la fluidez de los intercambios en función de sus intereses, tal y como hicieron por su parte los principales actores de la realidad política del momento.

En primer lugar, los mercaderes tuvieron que hacer frente a una serie de obstáculos para propiciar la apertura de los mercados atlánticos y poder desenvolverse en los mismos; en otras palabras, los mercaderes invirtieron capital y esfuerzo en preparar el escenario de sus actividades comerciales que, en este caso, era el bravo Océano Atlántico. El espacio físico influyó de manera notable en las estrategias comerciales, los métodos de pago y las fórmulas de sociabilidad, enfocadas a superar los peligros que los avances tecnológicos no fueron capaces de subsanar. Por otra parte, las características materiales del espacio constituyeron en ocasiones ayuda y salvaguarda a actividades ilegales, como la piratería y el contrabando en las islas caribeñas, que dieron salida a una parte de la población europea carente de otros medios de subsistencia. Los mercaderes del Atlántico aprendieron a desenvolverse en una dicotomía de mar y tierra; dicotomía que estuvo muy presente a la hora de establecer las estructuras legales, urbanísticas y sociales de este entorno, las cuales fueron receptoras de los avances en el control del océano y fueron a su vez enfocadas a las necesidades comerciales de este colectivo mercantil.

Un segundo punto problemático para la actividad mercantil fueron los valores de una sociedad estamental fuertemente marcada por el sentimiento religioso, el cual estableció diferentes pautas de percepción respecto a la moralidad del comercio y del comerciante dependiendo de la confesionalidad. Los mercaderes participaron de las viejas y nuevas formas de sentimiento religioso que se perfilaron durante el siglo XVI, pero no fueron en ningún momento participantes de una cultura homogénea, en tanto que, en su calidad de individuos autónomos (aunque vinculados entre sí), cada cual experimentó una conexión diferente hacia los valores de su entorno y combinó en diferente medida las permanencias socioculturales y las novedades fruto de la apertura de los mercados atlánticos. Por otra parte, los cambios que tuvieron lugar no fueron inmediatos, sino más bien progresivos, con una marcada tendencia

hacia la "racionalización" económica frente a las barreras religiosas y sociales, cuyo inicio se sitúa en la Baja Edad Media.

Los mercaderes no fueron simples receptores pasivos de las influencias y condiciones de su entorno, sino que contribuyeron activamente a la construcción y reforma del mismo, y no lo hicieron desde la pertenencia a un grupo aislado, sino integrados en el conjunto de la sociedad. Esta sociedad era hasta cierto punto flexible y estaba abierta a la movilidad, a pesar de la defensa del orden natural y divino por la que abogaban los tratadistas. Así pues, los valores y prácticas económicas desempeñados por nobles y comerciantes, así como sus formas de vida, eran permeables, intercambiables y nunca exclusivos, aunque muchos, tales como el ornato y el lujo, estuviesen formulados de manera excluyente para subrayar la diferencia del privilegiado sobre el común.

Los mercaderes no actuaron en este contexto de manera individual, sino que tendieron vínculos personales estratégicos para llevar a buen término sus negocios comerciales y financieros. Tales relaciones interpersonales fueron las que hicieron posible el desarrollo de los negocios a media y larga distancia, lo cual es muestra una vez más del ingrediente personal de un mercado donde cada intercambio se efectuaba por medio de un vínculo entre comerciantes. La endogamia siguió siento un factor clave en la construcción de redes, aunque los límites religiosos, de parentesco o procedencia fuesen más flexibles. Los principios que articularon dichas redes estaban enfocados a hacer frente a este contexto de inseguridad, peligros e insuficiencia tecnológica en un mercado determinado por la larga distancia. Valores como la confianza y la reputación, así como el movimiento continuo de información, apuntan a un mercado donde el anonimato no era una opción viable y donde, además, cada etapa del movimiento y comercialización de una mercancía estaba cubierta por un socio factor que respondía ante su correspondiente socio capitalista y era depositario de su confianza.

La ciudad portuaria fue el centro de la actividad mercantil ultramarina y, como tal, se vio fuertemente influenciada por esta función, la cual movilizó colectivos tanto respetables como poco deseables que se daban cita puntual en las ciudades portuarias donde, junto con otros colectivos estables vinculados a la navegación (tanto comercial como de otras índoles), eran causa u objeto de episodios violentos, así como motivo del desarrollo de otras actividades conflictivas, como la prostitución o la venta y consumo de alcohol. Frente a esta idea de caos, propia de los estratos más bajos de estos grupos mercantiles, las redes de comerciantes trataron de formalizar y regularizar su funcionamiento, tanto a nivel interno como de cara a las autoridades políticas con las que debían negociar continuamente por el mantenimiento o expansión de sus derechos y actividades.

El papel de los Estados en el desarrollo de los mercados fue también una constante en el comercio atlántico del Quinientos. La separación de la empresa estatal y la empresa privada no estaba aun claramente dibujada, de manera que la negociación entre ambas fue continua. Por este motivo hubo zonas de contacto entre los intereses estatales y particulares, donde la intervención estatal, generalmente, no era un buen espaldarazo para las operaciones comerciales y financieras de sus súbditos. En este plano, guerra económica, medidas de seguridad y vías alternativas de comercio fuera de la legalidad fueron realidades intrínsecamente unidas, cuyos límites eran borrosos, pero que resultaron esenciales para comprender el pulso de poderes económicos en el espacio atlántico durante este siglo y los siguientes. En definitiva, el mercado atlántico del siglo XVI no puede separarse de las condiciones espaciales, sociales, culturales, religiosas y políticas que lo arroparon; esferas que, por otra parte, no pueden entenderse de forma aislada.

A raíz de estas consideraciones, ¿fue el siglo XVI un siglo de oro para el comercio? O, en todo caso, ¿hasta qué punto? A nivel regional, no todas las potencias atlánticas pudieron responder de igual forma a la apertura de los mercados atlánticos; es más, dentro de cada espacio hubo centros y periferias que tuvieron un acceso desigual al comercio transoceánico. Además, el poder comercial no fue homogéneo a lo largo de toda la centuria: la primera mitad del siglo fue el momento de esplendor de las potencias ibéricas; con todo, ante la imposibilidad de estos poderes de aprovechar el caudal de riquezas al que tuvieron acceso en calidad de monopolio, nuevos poderes económicos más dinámicos se perfilaron en la segunda mitad del siglo XVI, mientras que los antiguos dueños del Océano Atlántico entraban en un período de declive. Para los comerciantes particulares, el siglo XVI no supuso grandes ventajas comparativas respecto a centurias pasadas, puesto que los obstáculos a superar fueron muchos y muy variados. En verdad, dicha superación vino de la mano de la fuerza de nuevos intereses y aspiraciones antes que de la existencia de unas coyunturas favorables. Por lo tanto, y en definitiva, fueron las inmensas posibilidades y pretensiones suscitadas por la superación de la línea geográfica y social de los horizontes tradicionales las que marcaron la diferencia entre la actividad comercial del Quinientos y las centurias precedentes.

6. BIBLIOGRAFÍA

Fuentes impresas:

AZPILCUETA, Martín de. *Manual de confesores y penitentes*. Toledo, 1554. Disponible en: https://archive.org/details/manualdeconfess00azpigoog (13.05.2017)

BODIN, Jean. *Los seis libros de la República* (1576). Libro I. 3ª Ed. Selección, traducción y estudio preliminar de Pedro Bravo Gala. Madrid: Tecnos, 1997.

GROCIO, Hugo. *Del derecho de la guerra y de la paz* (1625). Versión directa del original latino por Jaime Torribiano Ripoll. Madrid: Reus, 1925.

MERCADO, Tomás de. *Suma de tratos y contratos* (1571). Biblioteca Virtual Universal. Disponible en: http://www.biblioteca.org.ar/libros/132175.pdf (13.05.2017)

MOLINA, Luis de. *La teoría del justo precio* (1597). Disponible en: http://www.hacer.org/pdf/precio.pdf (06.02.2017)

Bibliografia:

ANDREWS, Kenneth R. *Trade, Plunder and Settlement. Marine Enterprise and the Genesis of the British Empire 1480-1630*. Cambridge, Nueva York, Melbourne: Cambridge Paperback Library, 1984.

BARBOUR, Violet. "Privateers and Pirates of the West Indies". *The American Historical Review*, Vol.16, Nº 3, abril (1911), pp. 529-556.

BÖTCHER, Nikolaus, HAYSBERGER, Bernd, IBARRA, Antonio (coords.). *Redes y negocios globales en el mundo Ibérico. Siglos XVI-XVIII*. Madrid, Frankfurt: Iberoamericana. Veruvert. El Colegio de México, 2011.

- ÁLVAREZ-NOGAL, Carlos. "Mercados o redes de mercaderes: el funcionamiento de la feria de Portobelo" en BÖTCHER, Nikolaus, HAYSBERGER, Bernd, IBARRA, Antonio (coords.). *Redes y negocios globales en el mundo Ibérico. Siglos XVI-XVIII*. Madrid, Frankfurt: Iberoamericana. Veruvert. El Colegio de México, 2011.
- CACHERO VINUESA, Montserrat. "Redes mercantiles en los inicios del comercio atlántico. Sevilla entre Europa y América, 1520-1525" en BÖTCHER, Nikolaus, HAYSBERGER, Bernd, IBARRA, Antonio (coords.). *Redes y negocios globales en el mundo Ibérico. Siglos XVI-XVIII*. Madrid, Frankfurt: Iberoamericana. Veruvert. El Colegio de México, 2011

BRAUDEL, Fernand. *The Mediterranean and the Mediterranean World at the age of Philipp II*. Vol.1. Berkeley, Los Ángeles, Londres: University of California Press, 1995.

BRAUDEL, Fernand. *Civilization and Capitalism, 15th- 18th Century: The Wheels of Commerce*. Vol. II. Berkeley, Los Ángeles: University of California Press, 1992

BRAUDEL, Fernand. *Civilization and Capitalism, 15th – 18th century: the perspective of the world*. Vol. III. Berkeley, Los Ángeles: University of California Press, 1992.

CHAUNU, Pierre, CHAUNU, Hughette. *Séville et l'Amèrique, XVIe-XVIIe siècle*. París: Flammarion, 1977.

CIPOLLA, Carlo M. *Historia económica de la Europa preindustrial.* Madrid: Biblioteca de la Revista de Occidente, 1976.

DIETZ, Frederick C. *An Economic History of England*. Nueva York: Henry Holt and Company, 1942.

EHRENBERG, Richard. *Das Zeitalter der Fugger*. 3ª Ed. Jena: Verlag von Gustav Fischer, 1922.

FAGEL, Raymond. "Guerra y comercio en los Países Bajos. El control del comercio en tiempos de guerra a través de las ordenanzas (1506-1559)". Ediciones Universidad de Salamanca, *Stud. His., Hª mod*., 27 (2015), pp.25-55.

FAROQHI, Suraiya. *The Ottoman Empire and the World around it*. Londres, Nueva York: Tauris, 2004.

FIEDLER, Martin. "Vertrauen ist gut, Kontrolle ist teuer: Vertrauen als Schlüsselkategorie wirtschaftlichen Handels". *Geschichte und Gesellschaft*, 27 (2001), pp. 576-592.

FORTEA PÉREZ, José Ignacio, GELABERT GONZÁLEZ, Juan E. (eds.). *La ciudad portuaria Atlántica en la Historia: siglos XVI-XIX*. Santander: Universidad de Cantabria, 2006.

- MANTECÓN MOVELLÁN, Tomás. "Las culturas criminales portuarias en las ciudades atlánticas Sevilla y Ámsterdam en su edad dorada" en FORTEA PÉREZ, José Ignacio, GELABERT GONZÁLEZ, Juan E. (eds.). *La ciudad portuaria Atlántica en la Historia: siglos XVI-XIX*. Santander: Universidad de Cantabria, 2006.
- GUIMERÁ RAVINA, Agustín. "Puertos y ciudades portuarias (ss. XVI-XVIII). Una aproximación metodológica" en FORTEA PÉREZ, José Ignacio, GELABERT GONZÁLEZ, Juan E. (eds.). *La ciudad portuaria Atlántica en la Historia: siglos XVI-XIX*. Santander: Universidad de Cantabria, 2006.

FULTON, Thomas W. *The Sovereignty of the Sea: An Historical Account of the Claims of England to the Dominion of the British Seas, and of the Evolution of the Territorial Waters*. 3ª Ed. Nueva Jersey: Lawbook Exchange, 2005.

GOETHE, Wolfgang J. von. *Faust*, capítulo 57.

GRANOVETTER, Mark. "The Strength of Weak Ties". *American Journal of Sociology*, Vol. 78, mayo (1973), pp. 1360-1380.

GRANOVETTER, Mark. "Economic Action and Social Structure: The Problem of Embeddedness". *American Journal of Sociology*, vol. 9, noviembre (1985), pp. 481-510.

MAURO, Frédéric. *Europa en el siglo XVI. Aspectos económicos*. 2ª Ed. Barcelona: Labor, 1976.

KOMLOSY, Andrea. *Arbeit. Eine globalhistorische Perspektive. 13. bis 21. Jahrhundert*. 4ª Ed. Viena: Promedia, 2015.

RIBEIRO, Ana S. "A endogamia em redes mercantis da "Primera Idade Global". O caso da rede de Simon Ruiz (1553-1597)". *Historia. Revista da FLUP Porto*, IV serie, vol.2 (2012), pp.23-40.

RICH, E.E., WILSON, C.H. *The Cambridge Economic History of Europe*. *The Economic Organization of Early Modern Europe.*Vol.5. Londres, Nueva York, Melbourne: Cambridge University Press, 1977.

- SUPPLE, Barry. "The Nature of Enterprise" en RICH, E.E., WILSON, C.H. *The Cambridge Economic History of Europe*. *The Economic Organization of Early Modern Europe.*Vol.5. Londres, Nueva York, Melbourne: Cambridge University Press, 1977.
- GLAMANN, Kristof. "The Changing Patterns of Trade" en RICH, E.E., WILSON, C.H. *The Cambridge Economic History of Europe*. *The Economic Organization of Early Modern Europe.*Vol.5. Londres, Nueva York, Melbourne: Cambridge University Press, 1977.

SÁNCHEZ DURÁN, Álvaro. "Información y reputación en el siglo XVII: la construcción de la confianza en redes sociales de hombres de negocios portugueses". *Studia Historica, Hª. Mod.*, 38, n.2 (2016) pp. 425-466.

SERNA VALLEJO, Margarita. "El océano Atlántico: de marca o espacio fronterizo a "territorio" dividido y sujeto a distintas jurisdicciones" en TRUCHUELO, Susana, REITANO, Emir (eds.). *Las fronteras en el mundo atlántico (siglos XVI-XIX)*. La Plata: Universidad Nacional de La Plata, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 2017.

THOMAS, Keith. *Man and the Natural World. Changing Attitudes in England 1500-1800*. UK: Penguin Books, 1991

VERMEIR, René, EBBEN, Maurits, FAGEL, Raymond (eds.). *Agentes e identidades en movimiento*. *España y los Países Bajos, siglos XVI-XVIII*. Madrid: Sílex, 2011.

- CRESPO SOLANA, Ana. "El interés público y el interés particular: una visión comparativa en las representaciones de los mercaderes flamencos en la Corte de Felipe

V" en VERMEIR, René, EBBEN, Maurits, FAGEL, Raymond (eds.). *Agentes e identidades en movimiento*. *España y los Países Bajos, siglos XVI-XVIII*. Madrid: Sílex, 2011.

- SANTANA PÉREZ, Germán. "Los holandeses y la utilización de Canarias como puerta atlántica durante los siglos XVI-XVIII" en VERMEIR, René, EBBEN, Maurits, FAGEL, Raymond (eds.). *Agentes e identidades en movimiento*. *España y los Países Bajos, siglos XVI-XVIII.* Madrid: Sílex, 2011.

VILCHES, Elvira. "El Atlántico en la historiografía indiana del siglo XVI". *Revista Iberoamericana*, vol. LXXV, Nº 228, julio-septiembre (2009), pp. 639-655.

WALLERSTEIN, Immanuel. *The Modern World System I: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*. Berkeley, Los Ángeles, Londres: University of California Press, 2011.

WALLERSTEIN, Immanuel. *Historical Capitalism*. 8ª Ed. Londres, Nueva York: Verso, 1996

WEBER, Max. *Economía y sociedad*. 2ª Ed. Madrid, Fondo de Cultura Económica, 2002.

WEBER, Klaus. "Zwischen Religion und Ökonomie: Sepharden und Hugenotten in Hamburg, 1580-1800", en JÜRGENS, Henning P., WELLER, Thomas (coord.). *Religion und Mobilität. Zum Verhältnis von raumbezogener Mobilität und religiöser Identitätsbildung im frühneuzeitlicher Europa*. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 2010.

WOODWARD, David (ed.). *History of Cartography*, Volumen 3, Parte 1. Chicago: University of Chicago Press, 2007.

YUN CASALILLA, Bartolomé. "Economía moral y gestión aristocrática en tiempos del Quijote" *Revista de Historia Económica*, vol. 23, issue S1, marzo (2005), pp. 46-68.

ZAMBRANO PÉREZ, Milton. "Piratas, piratería y comercio ilícito en el Caribe: la visión del otro (1550-1650)". *Universidad del Atlántico, Historia Caribe, Barranquilla* (Col.), nº 12 (2007), pp. 23-56.

Sitios web:

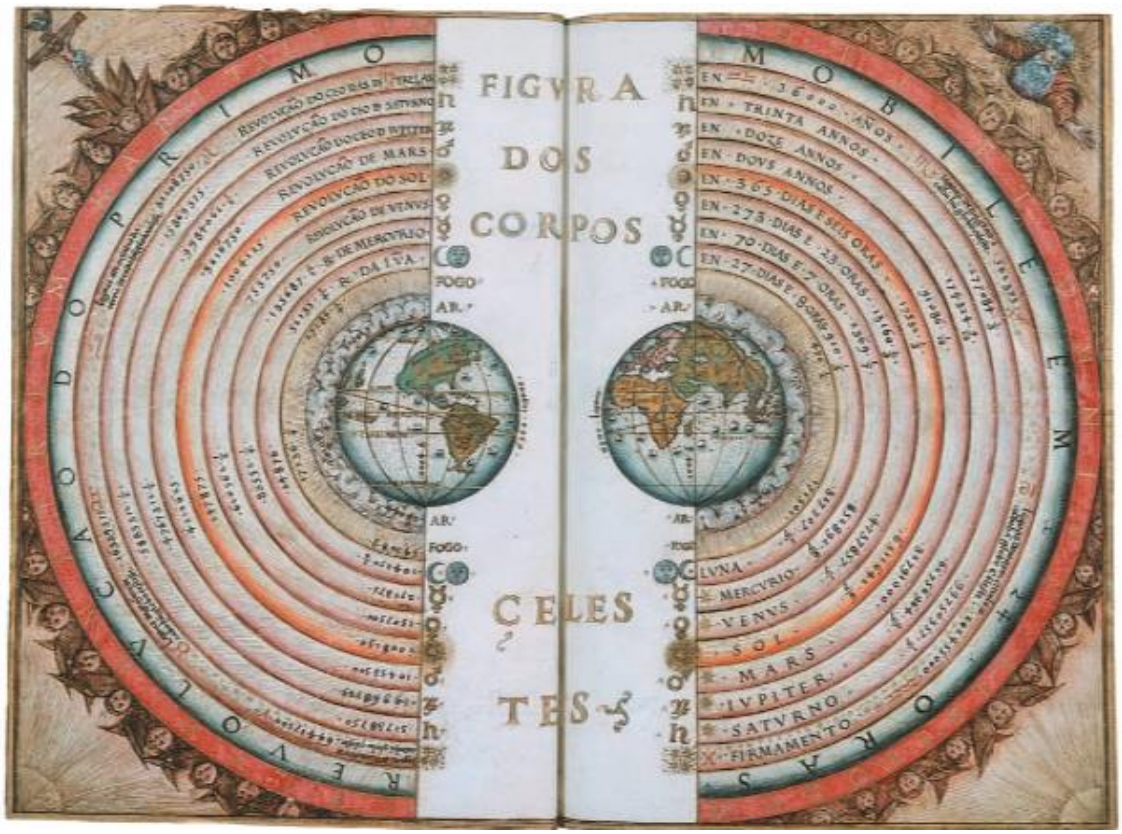
http://www.swaen.com/antique-map-of.php?id=10986 (17.08.2017)

https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/09/Santcivitatis.jpg (17.08.2017)

http://arauco.org/terraaustralisincognitaproject/imgs/Jan%20Gossaert%20Portrait%20of%20a%20Merchant%20P.jpg (17.08.2017)

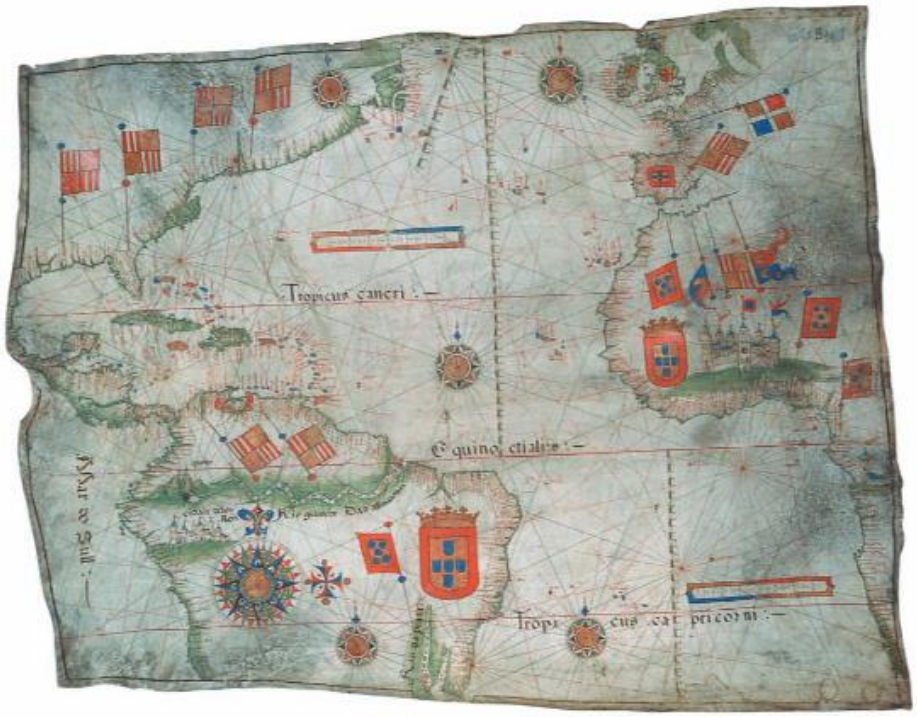
7. ANEXO

Anexo 1: *Europa Virgo*. Mapa de Europa personificada como mujer, extraído de *Cosmographia*, obra de S. Münster, ca. 1550. La representación de las potencias ibéricas a la cabeza de Europa muestra su preponderancia en la misma debido en gran parte a su dominio del Atlántico y sus territorios de ultramar. De la misma forma, expresa la orientación del continente en su totalidad hacia el horizonte atlántico, en detrimento del Mediterráneo. Este mapa es muestra de la jerarquización y politización del espacio físico, ya que centro y periferia ocupan funciones corporales de mayor y menor relevancia, respectivamente. En este contexto, la posición y el control geoestratégico jugaba un papel primordial. Extraído de: http://www.swaen.com/antique-map-of.php?id=10986 (17.08.2017)



Anexo 2: Representación cosmográfica del Mundo, obra de Bartolomeu Velho, siglo XVI. En WOODWARD, David (ed.). *History of Cartography*, Volumen 3, Parte 1, 2ª imagen de la galería en color. University of Chicago Press, Chicago, 2007. Disponible en: http://www.press.uchicago.edu/books/HOC/HOC_V3_Pt1/HOC_VOLUME (17.08.2017).

Anexo 3: Vista de Santander, obra de Joris Hoefnagel, finales del siglo XVI. Nótese la preponderancia de la estructura portuaria en la representación con respecto a la ciudad, pero también la importancia de los alrededores. Disponible en: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/09/Santcivitatis.jpg (17.08.2017)



Anexo 4: Mapa oceánico del Atlántico, de factura portuguesa (anónimo) Nótese la representación de la "unidad" territorial entre Europa y América por medio de los símbolos hispanoportugueses . En WOODWARD, David (ed.). *History of Cartography*, Volumen 3, Parte 1, 14ª imagen de la galería en color. University of Chicago Press, Chicago, 2007. Disponible en: http://www.press.uchicago.edu/books/HOC/HOC_V3_Pt1/HOC_VOLUME (17.08.2017)

Anexo 5: Jan Gossaert, Retrato de un Mercader. National Gallery, Londres, óleo sobre tabla, ca.1530. Disponible en: http://arauco.org/terraaustralisincognitaproject/imgs/Jan%20Gossaert%20Portrait%20of%20a%20Merchant%20P.jpg (17.08.2017)