

Nuevo Mundo Mundos Nuevos

Nouveaux mondes mondes nouveaux - Novo Mundo Mundos Novos - New world New worlds

Débats | 2019

La primera globalización desde América: comercio, agentes y bienes entre el mundo atlántico y pacífico, ss. XV-XVII – Coord. Alejandro García Montón et Bethany Aram

BARTOLOMÉ YUN CASALILLA

Globalizaciones versus imperios. Una perspectiva mundial sobre el nexo panameño en el siglo XVII

Globalizations versus empires. The Panama Connection in a World Perspective in the 17th Century
<https://doi.org/10.4000/nuevomundo.78942>
[11/12/2019]

Résumés

Español English

La *Carrera de Indias* que unió Sevilla con el istmo de Panamá y que vehiculó la expansión atlántica de los pueblos ibéricos, ha sido tradicionalmente entendida como el eje de la llamada “primera globalización” y como motor del “Rise of the West”. El auge y decadencia de esta arteria del imperio suelen ser analizados respecto a las economías hispanoamericanas, pero independientemente de otros procesos más generales. A partir de la discusión crítica de la bibliografía, este artículo sitúa una ruta tan preciada en un contexto más amplio. Partiendo de la premisa de que la expansión europea en el Atlántico sólo fue parte de un proceso más vasto de raíces múltiples, se señala la existencia de diferentes proyectos de globalización que rivalizaron entre sí. La fecha de 1640 marca un momento álgido en dichas rivalidades y aparece como un parteaguas que permite explicar de una manera más profunda la crisis de la *Carrera de Indias* y la suerte de los imperios ibéricos. Si la historia de la globalización y de los imperios se han estudiado como dos procesos paralelos e interrelacionados, aquí se enfatiza cómo la globalización también podía detonar crisis imperiales, forzando al imperio español a resituarse.

The *Carrera de Indias* that linked Seville to Panama and carried Iberian peoples across the Atlantic has been considered the backbone of Europe’s so-called early modern globalization and a motor of the “Rise of the West”. The growth and decadence of this artery of Empire normally has been approached by considering American economies independently from other, broader processes underway. Based on a critical discussion of the recent literature, this article puts the Panamanian crossing in a wider context. Situating Atlantic expansion as part of a more general process with multiple origins, it points to competing paths for early modern globalization.

Tensions among these rival projects, which reached a height by 1640, elucidate both the *Carrera de Indias*' seventeenth-century crisis and the changes that subsequently took place in the Iberian empires. The history of globalization and the history of empires, usually studied as parallel and interrelated phenomena, are considered here from a perspective in which globalization could provoke an imperial crisis and reconfigure the Spanish empire.

Entrées d'index

Keywords : Iberian empires, primitive globalization, commercial routes, Carrera de Indias, Isthmus of Panama

Palabras claves : imperios ibéricos, globalización primitiva, rutas comerciales, carrera de Indias, Istmo de Panamá

Notes de l'auteur

Este trabajo se ha insertado en las labores del proyecto GECM “Global encounters between China and Europe: Trade networks, consumption and cultural exchanges in Macau and Marseille (1680-1840)” Starting Grant del European Research Council (ref. 679371), cuyo investigador principal es Manuel Pérez García, y del grupo PAIDI, HUM 1000 “Historia de la Globalización: violencia, negociación e interculturalidad”, del que es investigador principal Igor Pérez Tostado.

Texte intégral

“The Rise of the West”, los imperios ibéricos y la Carrera de Indias

1 Durante mucho tiempo, la expresión *the Rise of the West* se ha asociado a la expansión de los pueblos ibéricos – y luego, lógicamente, de Inglaterra y Holanda sobre todo –, experimentada entre los siglos XV y XVI.¹ Según la visión establecida, se habría tratado además de un proceso eminentemente atlántico que habría sido la clave principal de lo que llamamos “primera globalización” o “globalización primitiva”. Se considera asimismo que uno de los nodos más importantes de ese proceso fue el Istmo de Panamá desde el que muy pronto se organizó buena parte del sistema español y el comercio que ligaba el Caribe con las costas del Pacífico, en particular con las zonas mineras del virreinato del Perú. En ese contexto, Panamá fue así una de las arterias fundamentales² – si no la más importante hasta el siglo XVII – en torno a la cual giró un poderoso imperio basado en instituciones formales creadas por la monarquía a tales efectos. Y la *Carrera de Indias*, el sistema de convoyes que ligaban Sevilla con el Caribe y, desde el Caribe, Nueva España y el Perú, habría sido la ramificación fundamental de esa arteria hacia Europa. La Corona, merced también a instituciones capaces de controlar el tráfico desde Sevilla al Caribe, habría ejercido un monopolio del tráfico que le permitió no sólo el control y llegada a Sevilla de los portentosos tesoros indios, sino también habilitar el sistema de convoyes que daría seguridad y sustento a ese tráfico. Desde la perspectiva de conjunto del funcionamiento de los imperios ibéricos, hay que subrayar asimismo la importancia de la anexión de Portugal a la corona de los Habsburgo en 1580. Como es más que sabido, el resultado fue la incorporación al mosaico imperial de un conjunto de territorios costeros difíciles de controlar que iba desde el sur del actual Brasil hasta Venezuela, y el desarrollo de áreas de comercio asociadas a la economía de plantación en zonas como Pernambuco. Y, por supuesto, la incorporación así mismo de todos los dominios portugueses en África y Asia. Se creaba así un sistema bifronte, pero con muchos entrelazamientos entre portugueses y castellanos sobre el terreno.³

2 La llamada crisis del siglo XVII – y el debate a que dio lugar para el caso americano – se entendía también como una crisis de la conexión entre el Caribe, y singularmente las ferias de Portobelo en el istmo de Panamá, y Sevilla que se materializaba en un descenso de las remesas americanas, tanto en lo que se refiere a los tesoros reales como a los pertenecientes a particulares. Un hecho este que se ha afirmado con

independencia de cuál fuera el diagnóstico de lo que estaba pasando en América: una recesión prolongada de la economía del Nuevo Mundo o, según la hipótesis que se ha abierto cada vez más terreno, una serie de problemas y crisis parciales acompañadas de una reestructuración y creciente autonomía de las economías regionales respecto de la metrópoli.⁴ En todo caso, detrás de los problemas en las relaciones entre el Caribe y Sevilla estuvieron también -se suele subrayar- el comercio ilegal, el contrabando, la piratería y el saqueo de los corsarios ingleses, holandeses y franceses, así como la presión naval de estos países sobre las costas e islas americanas de la zona.⁵ Y ello coincidió con la necesidad de defender áreas más amplias y más vulnerables no solo por su extensión, sino por los ataques a que se veían expuestas las colonias portuguesas en puntos como Bahía o Pernambuco, a los que se hubo de atender mediante operaciones conjuntas entre fuerzas castellanas y lusas.⁶

3 En este panorama, lo ocurrido en el Istmo de Panamá responde más bien a un cuadro muy complejo y a veces contradictorio cuya coyuntura no es fácil de dibujar debido al enorme volumen del fraude y del contrabando, que impide una medición exacta de dichas pulsaciones comerciales.⁷ Es más, las descripciones, muy precisas, de Castellero permiten hablar de una crisis pero también de la existencia de momentos especialmente difíciles en la década de 1640-50, lo que deja margen para preguntarse si se trató de una auténtica recesión más o menos duradera en el medio y largo plazo o, simplemente, de una serie de problemas puntuales.⁸ Algunos trabajos recientes han demostrado además que, por lo que se refiere al tráfico de esclavos, puntos de comercio como Portobelo conocieron una cierta expansión hasta 1640, una crisis en la década de 1640-50 y una recuperación que estaría asociada al relanzamiento del tráfico durante la segunda mitad del siglo, en parte debido al sistema de asientos que pasaría a estar controlado, no ya por los portugueses, sino primero por genoveses y luego por holandeses e ingleses.⁹

4 El objetivo de estas páginas no es entrar en los mecanismos internos del comercio de la *Carrera* y menos aún corregir lo que sabemos de la economía de Panamá y las relaciones con su entorno o el funcionamiento de las ferias en el istmo. Tampoco se trata de estudiar el papel impulsor de Panamá en la “primera globalización” o el modo en que esta región fue un nexo articulador de este proceso. Más bien, este trabajo quiere operar en sentido inverso. La pregunta a hacerse, sobre todo a la vista de los trabajos de historiadores como Gunder Frank y Gruzinski, que, en parte en la tradición apuntada ya por Braudel, nos han hablado de una mundialización con diversos puntos de arranque,¹⁰ es hasta qué punto los estudios sobre la globalización pueden ayudar a entender mejor el marco en que se desarrolló la economía del Caribe y del istmo panameño en dicha época. Se trata, simplemente, de observar la crisis de la *Carrera de Indias* y la economía panameña desde una perspectiva externa, desde el punto de vista de lo que ocurría a muchas millas de distancia, al tiempo que la relacionamos con la historia del imperio y la crisis por la que este atravesaría sobre todo desde 1640 y la separación de las coronas. O, para lo que más nos interesa a nosotros aquí ¿cómo afectó a estos imperios la globalización, hija en parte ellos, y hasta qué punto se puede entender lo que ocurrió en la región era *también* consecuencia de acontecimientos lejanos?¹¹ Esto es tanto más importante cuanto que lo que podríamos llamar las mediciones de la globalización tienden a restar importancia al tráfico Atlántico para poner el acento en el comercio euroasiático.

Imperios y globalización

5 Los imperios, y en particular los imperios ibéricos, han sido importantes agentes de globalización. Las razones de esta relación causal son más complejas de lo que parece y sería muy largo extenderse en ellas. En la percepción de Immanuel Wallerstein, los *world-empires* han sido la base para la formación de *world-economies*, que han creado lazos entre economías locales o *mini-systems* más estrechos. Y a ello se debe añadir que, al extenderse, los imperios no sólo han supuesto la explotación de nuevos recursos, sino la creación de circuitos más amplios por los que esos recursos circulaban, así como

la creación de zonas de contacto y relaciones más intensas de sus periferias con otras áreas del planeta.¹²

6 Hay que pensar, en primer lugar, que los imperios ibéricos protagonizaron tan sólo una línea de un proceso de globalización que, sin embargo, tuvo otros puntos de partida. Por la misma época imperios como el otomano, el ruso, la Persia safávida, el imperio mogol de la India, China, Japón y, desde luego, después los holandeses y los ingleses estaban también conociendo procesos expansivos. Desde el siglo XIV, el imperio otomano se había extendido desde Turquía no sólo al Mediterráneo y el norte de África, sino también hacia Asia y la Europa de los Balcanes y había absorbido el imperio mameluco que se prolongaba hasta las costas del Índico. Pero, además, muy pronto, ya desde mediados del siglo XVI, los turcos eran capaces de poner freno a la expansión de los portugueses por este último océano. Tras la derrota de Lepanto (1571), el interés de los sultanes por la expansión hacia Asia se hizo mayor y de ahí sus crecientes tensiones con el imperio safávida de Persia. Desde el siglo XV se asiste asimismo a la expansión de los rusos hacia el Norte, llegando al Ártico, y atravesando los Urales y cruzando Siberia para alcanzar Bering ya en 1639. El resultado es la creación de un paraguas protector del comercio en esta amplia franja de terreno que, si bien no lo hacía del todo seguro, enlazaba las dos partes de Eurasia, desde Arcángel y el Báltico, con los Balcanes, el Mar Negro, la zona del Caspio y el extremo oriental asiático. Una dinámica similar se produjo en la Persia safávida y en el imperio mogol. El primero había comenzado su proceso de fortalecimiento ya en el siglo XV, pero sería después de las guerras civiles de mediados del XVI y de la subida al trono de Abbas I (1588) cuando, durante las últimas décadas del XVI y las primeras del XVII, se creó una entidad política sólida y expansiva capaz de vencer a los turcos. En cuanto al segundo, experimentó, durante la segunda mitad del siglo XVI una fortísima expansión que le llevó a apoderarse del Decán y de buena parte de la India actual al sur del Ganges. En toda esa región crearon así una unidad política más centralizada y poderosa.¹³ Similar dinamismo se dio en las primeras décadas del siglo XVII en la China Ming y sobre todo en Japón. Este último estaba emergiendo durante la segunda mitad del siglo de una serie de guerras civiles y pasaría a un sistema más centralizado gracias a la imposición de los Tokugawa sobre el poder de los daimíos y samuráis.¹⁴

7 Pero, además, la “mundialización” no era sólo el resultado de la expansión política de los imperios, que además podía crear zonas de fricción poco propicias al comercio. En paralelo a ella y a veces asociada a ella, se estaba produciendo una expansión de las redes sociales a una escala trans-“nacional” que también sería crucial.¹⁵ Hay muchos ejemplos. Ya desde la época medieval los mercaderes musulmanes se habían extendido hacia la India y Pakistán. La segunda diáspora judía, que arranca de su expulsión de España en 1492, crearía redes muy densas hacia el Mediterráneo, el Norte de Europa, América, Asia y África basada en densas relaciones familiares y de raza.¹⁶ Incluso la expansión de las órdenes religiosas tuvo su efecto. Son también los años de los que arranca la diáspora armenia, de gran importancia para los intercambios en Eurasia en este momento.¹⁷ Y estas eran tan solo las redes mercantiles que por su componente étnico y religioso tenían una mayor visibilidad. Pero junto a estas diásporas una pléyade de comerciantes castellanos, portugueses, genoveses, venecianos, griegos, árabes, malayos, hindúes de diversas adscripciones, etc. crearon asimismo densas mallas de contacto que, enlazadas entre sí, cubrían muchas veces porciones muy amplias del planeta. Se trata en todo caso de redes mercantiles que tienen un componente trans-imperial y que, valiéndose de métodos muy diversos, atraviesan las fronteras de estas formaciones políticas penetrándolas y cambiándolas a menudo.¹⁸

8 ¿Cuáles fueron los efectos generales de estos procesos?

Nuevas rutas y comercio global

9 La primera consecuencia de estos procesos de expansión imperial fue la creciente importancia de las rutas marítimas y terrestres que unían la India y el sudeste asiático con las regiones del Mediterráneo, las regiones en torno al Mar Negro y el Mar Caspio.

Y ello porque las tres entidades imperiales que se desarrollaron en la región, el imperio otomano, el imperio safávida y el imperio mogol, aunque no exentas de problemas de inestabilidad interna, se caracterizaban, precisamente, por su interés en preservar el comercio a larga distancia y por el alto potencial de las rutas que las atravesaban.¹⁹ En el caso del imperio otomano, además, había importantes razones fiscales -buena parte de los ingresos del sultán se derivaban de las caravanas que lo cruzaban-, que se sumaban a la necesidad de mantener el aprovisionamiento de ciudades como Estambul; todo lo cual es, a su vez, una de las claves de cierta permisividad religiosa con los otros pueblos del libro (cristianos y judíos), una de cuyas consecuencias fue un desarrollo importante de las rutas que lo atravesaban.²⁰ Ya desde el siglo XV, Constantinopla estaba creando una densa malla que ponía en contacto Asia con el Mediterráneo y con Rusia. Fruto en parte de ello es que desde mediados del XVI, se reforzó el tráfico de Asia con Europa por el Golfo Pérsico a costa de la ruta del Mar Rojo y, sobre todo, que la economía del imperio se abriría cada vez más a una red muy amplia de transacciones.²¹ Durante la segunda mitad del siglo XVI Alepo, el centro más importante a las puertas de Anatolia, se convirtió en un punto fundamental en este comercio. Estas conexiones revitalizaron el comercio griego y veneciano por un tiempo, pero también el de los ingleses en esa área.²² A su vez, el desarrollo del imperio ruso tuvo efectos complementarios y canalizó buena parte de la plata americana que llegaba al Báltico y a Arcángel hacia Asia a cambio de distintos productos y, sobre todo, de las pieles siberianas y productos procedentes de Persia. La diáspora armenia hacia Asia reforzó aún más esas conexiones.²³ La expansión safávida hacia el Índico alentó las labores de intermediación de este imperio y favoreció la venta de tejidos de seda y seda en bruto a cambio de plata con áreas lejanas, sobre todo hacia occidente y hacia Moscovia.²⁴ La toma de Ormuz a los portugueses con la ayuda inglesa fue, simplemente, un episodio de todo ese proceso.²⁵ A su vez, el hecho de que el sistema monetario del expansivo imperio mogol de la India precolonial se basara en la plata alentó aún más el interés de sus gobernantes por fomentar el comercio desde Guyarat, al tiempo que su expansión hacia el Sur por el Decán les permitió comerciar directamente con Malaca. Si autores como Irfan Habib han subrayado la eficiencia del comercio por tierra, no es menos cierto que buena parte de las mercancías que antes portaban las caravanas se hubo de desplazar a las zonas costeras, enlazando así con China. Y ello no solo por la acción de los mercaderes occidentales que las transportaban hacia Arabia y Persia, sino también por problemas de inestabilidad política y religiosa.²⁶

10 El desarrollo de estas rutas, por lo demás muy antiguas en muchos de sus trayectos, fue vital por el impacto que tenía en sus dos extremos.

11 Los cabos occidentales de todas estas rutas – el Báltico y el Mediterráneo – se vieron cada vez más frecuentados por holandeses e ingleses, lo que aproximaba este comercio a toda Europa.²⁷ Es habitual en la historiografía europea, dar gran importancia a la presencia de los europeos, tanto en Levante como en el Báltico y el Mar del Norte. Pero, mirada desde Asia, es evidente que esto no se explica si no tenemos en cuenta las conexiones a que nos referimos. El problema estriba en la dificultad de medir la actividad comercial de estos circuitos euroasiáticos. Pero los indicadores indirectos de este comercio son muchos del lado europeo. Esta actividad se puede ver reflejada en las cifras de comercio inglés en esa zona, con la que se intensificaron las exportaciones en general y de algunos productos en particular.²⁸ Y, pese a que las cifras no nos permiten un análisis del conjunto comercial, es muy probable que ello se diera hasta el punto de compensar con creces las dificultades que por aquellas décadas (1621-1648) estaba experimentando el comercio holandés con las mismas áreas del Levante mediterráneo.²⁹ Ello se producía al compás de la competencia entre ambos países en el Báltico y de un aumento de su comercio en productos tan importantes como los textiles en dicha zona.³⁰ Además, sobre todo después de la toma de Ormuz, se hacía evidente que la antigua vía terrestre de la Ruta de la Seda restaba a los portugueses capacidad de aprovecharse de buena parte de los logros alcanzados hasta 1550. Sumado al más conocido comercio holandés – y luego inglés – con Asia alrededor de África, estas rutas eran un reto para el comercio portugués y, más importante, para los ingresos derivados del monopolio del rey de Madrid en Lisboa que, además, había tenido que ceder ante

las fuerzas globalizadoras estableciendo el sistema de licencias por el que buena parte de sus beneficios se veían reducidos.³¹ Es interesante hacer notar que las pocas – y muy inciertas – cifras conocidas, como las que ha producido Jan De Vries reconstruyendo los flujos de la plata, indican que el comercio entre el Báltico y el Mediterráneo con Asia podía sumar unos 94.000 kilogramos de plata por año, lo que suponía casi un cuarto de la plata traída de América y siete veces más que el comercio vía África y el cabo de Buena Esperanza entre Europa y Asia (según esos mismos cálculos).³²

12 El extremo oriental en Asia era también muy dinámico. Un indicador de ello es el flujo de plata japonesa en dirección al Mar de la China por cantidades que eran incluso más elevadas que las que llegaban a través del Cabo de Buena Esperanza (siempre en cifras oficiales no del todo creíbles). Uno de los mejores especialistas en el período y en los intercambios del Mar de la China en esta época, Gakusho Nakajima, ha llamado la atención sobre la histórica transformación que se opera en el tráfico chino desde 1571, cuando al comercio tributario de China con los países del Sudeste asiático, le sucede un sistema complejo, que no termina con él por completo, pero que lo hace mucho más abierto en algunas áreas. Las razones para ello fueron la fundación de Manila y el desarrollo del eje Acapulco-Manila-Fujian, la apertura del tráfico entre Macao y Nagasaki gracias sobre todo al Gran Galeón portugués y, quizás más importante para nosotros ahora, al desarrollo del comercio por tierra con las áreas de Altan y Liaodong.³³ El resultado fue una “booming situation” en la región que no estaba desligada del comercio terrestre hacia el interior pero que se asociaba asimismo a “the birth of a global economy”.³⁴ Y el desarrollo del tráfico tributario (o no) con China vino asimismo acompañado por una intensificación del comercio japonés, en parte valiéndose de las colonias de judeoconversos portugueses en la región.³⁵ En esta área se asistía así al desarrollo de un activo sistema de intercambios a manos, no sólo de los europeos, sino sobre todo de comerciantes chinos, japoneses, malayos y sangleyes; el nombre con el que se conocían los chinos asentados en Manila.³⁶

13 Por último, empezaban a desarrollarse nuevas rutas que enlazaban con América. Una de las más importantes era la citada del Pacífico, entre Manila y Acapulco, que conectaba con el Caribe a través de las ferias de Veracruz en Nueva España y que, según De Vries, puede haber supuesto transferencias de hasta 50 kilogramos de plata anual a cambio de productos de China, sedas, porcelanas, etc. y especias de las Molucas que encontraban en América precios más altos que los de China pero que eran muy competitivos respecto de las mercancías recibidas de Castilla por el Atlántico. Esta ruta transpacífica, que entró en eclosión entre 1580 y 1630-40,³⁷ tendría, como veremos, un importante efecto en la historia de los imperios ibéricos y del Istmo de Panamá en particular.

14 Menos conocido y ausente de las representaciones de flujos de plata americana, desde 1580, se estaba desarrollando de manera imparable el comercio directo – esto es, sin pasar por Lisboa – de Asia con América por parte de los portugueses, en su mayor parte hebreos, cuyas conexiones, a menudo con escalas en África para aprovisionarse de esclavos y otros productos, se dirigirían desde las primeras décadas del siglo XVII hacia el Brasil y el Río de la Plata.³⁸ Tal ruta era tanto más importante cuanto que se superponía al tráfico directo de esclavos desde las costas de Guinea al Nuevo Mundo y alimentaba un tráfico terrestre cada vez más fluido entre las regiones argentino-uruguayas y el altiplano peruano, subiendo por Córdoba, Tucumán y Santiago del Estero.³⁹ Asociada cada vez más a la producción de hierba mate y a un contraflujo de plata de las zonas andinas, este tráfico implicaba una corriente de dicho metal que era a menudo llevado, después de circular por la región, a Lisboa o incluso a Ámsterdam a través de Río de la Plata.⁴⁰ Como digo, es este un comercio a menudo ausente en las estimaciones generales de circulación de plata. Y ello debido a que se trataba de una actividad casi por entero ilegal que vulneraba las prescripciones de Madrid sobre el monopolio sevillano en el comercio de Indias. Según Moutoukias, esta ruta alcanzó su máximo hacia 1620, para entrar en recesión después y recuperarse desde 1650. En la segunda mitad del siglo XVII el volumen del tráfico en Buenos Aires era ya el equivalente al de Portobelo.⁴¹ Una ruta como esta no estaba del todo disociada, además, del comercio que, también desde Ámsterdam, se estaba desarrollando con las costas del Caribe sur y, sobre todo, con Pernambuco, y que enlazaba con el comercio de esclavos

africanos y las rutas portuguesas, muy transitadas hasta 1640 por lo menos. Con tal comercio se buscaba asimismo el paso directo a las zonas productoras de plata de los Andes peruanos y bolivianos.⁴² Ello se combinaría con la fundación de emporios comerciales y de contrabando y corsarismo de ingleses, holandeses y franceses en las islas del Caribe y después también con el desarrollo de las colonias de Nueva Inglaterra, que tenían uno de sus sustentos principales en el comercio con el Caribe hispano.⁴³ El caso de estas últimas, cuya economía se basaba en buena medida en la exportación de productos ingleses a cambio de los del Caribe, es un buen ejemplo de lo que estaba ocurriendo.⁴⁴

Rivalidad imperial y capacidad estatal. Los imperios ibéricos, el Caribe y el istmo de Panamá

- 15 Si nos guiáramos solo por las cifras que representa este comercio y por el peso relativo menor que suponen los tráficos con América, cabría decir que estos son procesos que poco podían haber influido en el Nuevo Mundo.⁴⁵ Pero estos movimientos globales sí tienen una cierta relación con lo que ocurriría en la Monarquía, en la *carrera de Indias*, y en el propio Istmo de Panamá.
- 16 El desarrollo de nuevas rutas estaba afectando de lleno a todos ellos de muchas maneras. El dinamismo del tráfico euroasiático desviado hacia Europa a costa de la ruta del Cabo de Buena Esperanza explica perfectamente los problemas del negocio portugués en Asia. Este se debe a causas a menudo repetidas, como la penetración de Holanda en los puntos de comercio del Índico, del mar de la China y de las islas de las especias. Pero tiene asimismo mucho que ver con los procesos políticos y económicos que tenían Eurasia como escenario fundamental y con la acción de los imperios en esa zona, alguno de los cuales, como el otomano, aparece muchas veces como ya vencido después de Lepanto (1571) pese a que, de modo indirecto, estaba socavando las bases de los Habsburgo de Madrid. Las cifras de comercio antes aludidas, y la primacía de estas rutas como exportadoras de plata a Asia desde Europa, no pueden ser más elocuentes. Además, la vitalidad y capacidad de Holanda e Inglaterra de competir en el mismo Caribe y el modo en que podrían hacer frente a la monarquía de los Habsburgo españoles, el poder militar y naval más fuerte del momento (quizás con la excepción de China), tiene mucho que ver con los beneficios de dicho comercio (volveré sobre esto enseguida).
- 17 Por otra parte, la globalización estaba aumentando el carácter centrífugo del imperio luso-español y agravando el problema de regulación y arbitraje ya inherente a su fisonomía, y normalmente a la de todos los imperios.⁴⁶ El desarrollo del comercio por el Río de la Plata, que crecería en las décadas siguientes, y hacia Brasil, succionaba en dirección al Atlántico Sur parte de la plata del Perú, cuyas minas no habían caído en una recesión en picado, como se ha dicho durante mucho tiempo.⁴⁷ Y lo mismo se puede decir de la conexión con Asia a través del Pacífico. También esta desviaba buena parte de la plata hacia Oriente, pero, además, aumentaba la oferta de productos de China en América, hasta el punto de competir con las mercancías castellanas, merced sobre todo al bajo precio de los productos asiáticos en el Nuevo Mundo y al más alto valor de la plata americana en China, en demanda creciente por razones de circulación monetaria, alentada por el desarrollo comercial en el Mar de la China y de necesidades de acuñación en Asia.⁴⁸ Y si esto era ya en sí un reto para la economía de la zona, no menos lo era para la coordinación de los intereses dentro del imperio: si los comerciantes sevillanos se quejaban de esa competencia en Centroamérica e incluso en el Perú, y se radicalizaban así las relaciones entre ambos, no menos tensas eran las relaciones entre Sevilla y el diminuto pero boyante Río de la Plata, en el que, además, hasta 1640 se veían las manos “malévolas” de los judíos portugueses. No es extraño que la tensión entre Portugal y Castilla – no tanto y no siempre entre castellanos y portugueses que operaban a menudo mezclados en las mismas redes – tuviera en el Río

de la Plata uno de sus escenarios privilegiados.⁴⁹ Ni tampoco que Pernambuco cayera en manos de los holandeses, a causa en parte de la pasividad inicial de la región y en concreto de las milicias nutridas de población afroamericana, así como – hay síntomas, al menos – de la comunidad hebrea de fuertes conexiones en Ámsterdam; y, desde luego, merced a las tensiones entre Madrid y Lisboa a la hora de organizar la flota que debería rescatar dicho territorio.⁵⁰ En suma, sometido al estrés de la globalización, el imperio luso-español se veía sujeto a fricciones de nuevo carácter y obligaba a recomponer pactos y conflictos. Y lo mismo se puede decir respecto de México, cuyos comerciantes se enriquecían en ese eje, pero no por ello tenían intereses idénticos a los de Lima, interesados estos en una expansión hacia el Pacífico Sur que, al final, se terminaría dejando en manos de otras potencias.⁵¹

18 Pero los retos de la globalización no se manifestaban sólo en el plano comercial o de los intereses de las élites mercantiles del imperio español. El problema tenía, aún más, una dimensión política que afectaría al sistema imperial en su conjunto, a la *Carrera de Indias* y a Panamá. Pues, en efecto, el resultado de todo lo anterior fue una tensión creciente a escala global, y no sólo en el Atlántico. La fuerza creciente de los imperios asiáticos – y no sólo o no tanto la presión de los holandeses primero y de los ingleses después, como casi siempre se subraya por una historiografía en exceso eurocéntrica – está detrás de la resistencia de los otomanos a los portugueses, de la toma de Ormuz por los persas y de la creciente presión de los mogoles sobre los portugueses, también con alianza inglesa, en los puertos del Índico a los que se extendía su influencia.⁵² Y lo mismo se puede decir de la decisión china de hacer frente a los portugueses dejándoles sólo el puerto de Macao como centro de comercio con Japón y de la de los japoneses de evitarlos en beneficio de los holandeses. Se trata además de una radicalización que tiene que ver, sobre todo en el caso de Japón, con el interés del nuevo régimen Tokugawa por una política más centralizada e imperialista sobre el Mar de la China.⁵³ De modo directo unas veces e indirecto otras, detrás de ello estaba otro aspecto de la globalización, entendida como el proceso de transferencia y contacto entre áreas lejanas del planeta: la exportación desde Europa a Asia de la revolución militar – o, para ser más precisos, del uso de armas de fuego –, que desde el imperio otomano a China se estaba produciendo desde principios del siglo XVI.⁵⁴ Todo ello no era sino un complemento, a miles de millas de distancia, de la creciente presión de los ingleses y holandeses en el Caribe, manifiesta sobre todo durante la guerra de Pernambuco.⁵⁵ Tanto en este último mar como en el Índico, la tensión se hizo especialmente fuerte durante el período de la Guerra de los Treinta Años, a la que Boxer consideró como la primera guerra global; un calificativo al que se han sumado otros historiadores considerando no ya sólo América, sino el conjunto del planeta.⁵⁶

19 El alcance de estos hechos, que, de nuevo, rebasan la *carrera de Indias* y Panamá, se entiende mejor si consideramos cuál sería su papel en el acontecimiento más importante del momento y que de forma clara habría de afectar al Caribe y a Panamá. Me refiero a la separación definitiva de Portugal de la corona de los Habsburgo. Hoy es muy claro que este acontecimiento no se puede explicar sólo en perspectiva peninsular y pensando en la Unión de Armas que el Conde Duque de Olivares intentaba aplicar en los dominios lusos peninsulares. Si esta fue importante, no menos lo fueron la presión de otras potencias contra los portugueses en el Caribe o, más interesante para nuestros argumentos, en Asia, donde el virrey Linhares encabezaría un proceso de desobediencia respecto de Madrid antes incluso de los levantamientos de Elvas y Lisboa y cuya razón no es menos significativa: la convicción de que la política de los Habsburgo madrileños respecto de los ingleses iba en contra de los intereses de Portugal.⁵⁷ En toda la amplia geografía de Asia y América se estaba dejando sentir un hecho fundamental: que, en el seno del proceso de globalización, la Unión de las Coronas y la de los dos imperios constituía un reto difícil de superar para una monarquía compuesta que se movía, como todas, por el criterio de que cada uno de los reinos que lo componían se debía valer por sí mismo y de que las transferencias de fondos entre las diversas unidades políticas eran muy difíciles de justificar. Un problema este que parece haberse resuelto cuando se contemplan diversas acciones conjuntas como las de Bahía, Pernambuco o la de Lope de Hoces, pero que, en el fondo, subyacía a un mar de fricciones, incomprensiones e incluso desconfianzas del mayor calibre.⁵⁸ La separación de Portugal habría de ser

decisiva para la propia Panamá. Pero, antes de explicar por qué, merece la pena seguir con este nivel más general.

20 Estas tensiones políticas fueron el caldo de cultivo para otro tipo de efectos. Si gracias a su expansión global, Inglaterra y Holanda aumentaron sus beneficios comerciales, aún más pudieron incrementar su capacidad de movilizar recursos como estados. En Holanda, los beneficios de las compañías comerciales explican la facilidad con que miles de comerciantes y artesanos pudieron suscribir títulos de la deuda pública que, merced a la revolución financiera más precoz de Europa, alimentaron un crecimiento exponencial de sus ingresos fiscales.⁵⁹ En Inglaterra, una estructura fiscal que tenía en las aduanas y el comercio uno de sus sustentos más importantes, sería asimismo capaz de proporcionar ingresos crecientes al estado en la medida en que el comercio exterior los alimentaba.⁶⁰ Ambos países, pese a estar en guerra el primero y atravesar por una revolución el segundo, vieron cómo, entre 1610 y 1650 aumentaban las rentas del estado, lo que les permitía un gasto creciente en la Marina. Lo hacían además en el momento en que los Habsburgo de Madrid veían disminuir las suyas y se las veían y se las deseaban para atender a sus deudas.⁶¹ Y ello – esto es lo que interesa a nuestros argumentos – no ya sólo por lo que estaba ocurriendo en la península ibérica, sino por acontecimientos de carácter global. Así, los ingresos derivados del comercio exterior de la Corona de Portugal de los Habsburgo, que en términos reales habían crecido hasta entonces con lentitud, se vieron reducidos de manera notable entre 1621 y 1641;⁶² mientras que las remesas americanas del rey en Castilla pasaron de 10,9 millones de pesos en 1596-1600 a 1,6 en 1646-1650.⁶³ El problema además no eran las cantidades, sino los contextos a que afectaban. En el caso de Portugal, donde los ingresos del imperio eran los menos rígidos y suponían una notable proporción del total del ingreso bruto de la Corona, esta situación obligaba a la creación de un nuevo sistema fiscal que implicaría al reino en el pago de impuestos de modo definitivo y desconocido hasta entonces. Para Castilla, donde los ingresos de Indias apenas si habían llegado a un 25 por ciento en su momento culminante, la reducción de los tesoros americanos implicaba el colapso de un sistema de consolidación de las deudas y de movilización de recursos fiscales que se remontaba a la época de Carlos V. Los imperios ibéricos se veían así con menos recursos fluyendo hacia la metrópoli en un momento de crecientes tensiones en una diversidad de puntos del planeta, incluida Europa, envuelta en la Guerra de los Treinta Años, y en un contexto en que sus máximos competidores – y no sólo los holandeses y los ingleses – estaban concentrando sus fuerzas en atacar los nodos más débiles de dichos imperios. La globalización, de nuevo, estaba teniendo efectos asimétricos y se revolvía contra sus impulsores.

21 Pero si lo anterior es significativo, tanto o más lo son las razones de ello. Pues, en efecto, en el caso de Portugal tiene mucho que ver, no sólo con el sistema de licencias a mercaderes extranjeros – sobre todo holandeses – sino con la dificultad de sobreponerse a otras potencias en un espacio muy amplio. En el caso de Castilla se debe subrayar que las causas no se pueden atribuir ya a una crisis profunda de la minería, que – hoy se reconoce – más bien experimentó en Perú un descenso paulatino, y que se empezaría a desarrollar en México desde la segunda mitad del siglo. Por el contrario, lo que hay detrás de la caída de las remesas de plata es un creciente flujo de dinero que escapaba a las ventosas del gobierno de Madrid, en buena medida por el fraude y el contrabando en el Caribe, y en especial debido al desarrollo de las nuevas rutas en el fraude y el comercio ilegal que, por la novedad de esas rutas en parte, era más difícil de atajar. El desarrollo de la administración colonial y la guerra global obligaron a adoptar una política totalmente diferente a la seguida hasta entonces, en la medida en que llevaron a dejar en América y a mandar a Filipinas una proporción creciente de la plata recaudada por los funcionarios del rey; una tendencia esta que, a causa de las tensiones crecientes de la globalización, se prolongaría hasta bien entrado el siglo XVIII. De hecho, la proporción de plata traída a Castilla cayó de un 52 por ciento a un 8,6 entre principios y finales de siglo.⁶⁴ En el caso del Virreinato del Perú, que evidentemente es de la mayor importancia para nuestros argumentos, si bien se produjo un aumento de las remisiones de plata a España entre 1607-10 y 1641-50 (de 8 a 14,2 millones de pesos) y una caída posterior (1,2 millones en 1681-90), la proporción respecto del gasto total no dejó de reducirse en todo el siglo con un pequeño pico entre 1631 y 1650 -que

no alcanza el 51 por ciento que representaba en 1607-10, coincidiendo con el momento más tenso de la Guerra de los Treinta Años. A fines de siglo sería solo de un 5 por ciento.⁶⁵ No es casualidad que esta tendencia coincida con el desarrollo de la Marina en América y con la creación de un sistema de flotas que, asociado al de situados, intentaba crear un aparato defensivo eficiente en las colonias, pues se trataba en realidad de responder in situ a las demandas de tensiones globales que se hicieron más virulentas durante la Guerra de los Treinta Años, pero que no desaparecieron a su término.⁶⁶ E igualmente, el caso del Perú refuerza esa idea, ya que la reducción de las remesas a la península se produjo en paralelo a un aumento de los gastos en defensa, que pasaron de 2,6 millones de pesos a 10,3 en las fechas citadas más arriba, y a un aumento casi constante del porcentaje sobre el gasto total.⁶⁷ Conviene asimismo reseñar que esta tendencia se superpone con la creación de un sistema fiscal americano que se proveía ya de fondos, no solo procedentes de las minas y del quinto perteneciente al rey, sino de los impuestos pagados por los propios americanos. El resultado del cambio en los circuitos comerciales y en el flujo fiscal y del gasto era así muy claro: la *Carrera de Indias* habría de experimentar una crisis y recesión más que notable, debido a la disminución tanto de las remesas del rey como de las que venían a particulares. Se trata así de fuerzas globales que se venían a sumar a los que cristalizaban en el escenario caribeño. Fuerzas que, por otra parte, no implicaban una reducción del comercio en sí mismo o una recesión comercial, sino a lo sumo una serie de fluctuaciones dependiendo de multitud de factores.

22 Desde esta perspectiva se puede asimismo enriquecer la visión que tenemos de la economía del Istmo de Panamá en el siglo XVII y del origen de las fuerzas que la influían. Al tratarse en realidad de una economía de enclave ligada al comercio de amplio radio, Panamá, y sus puertos como Portobelo, eran especialmente sensibles – mucho más que las economías del interior continental más dependientes de factores locales y de una pluralidad de sectores económicos – a las fluctuaciones globales y a cambios que tenían raíces lejanas. Este tipo de economías suelen ser muy dependientes además de los conflictos bélicos, que obligan a desplazamientos de las rutas de comercio y por supuesto también de la fiscalidad sobre ese comercio, así como del fraude, dos fenómenos por lo demás asociados entre sí con frecuencia. Y, asimismo, estas economías son muy dependientes de los avatares políticos que puedan afectar al área. El resultado es siempre el de coyunturas a menudo muy volátiles y cambiantes según factores muy aleatorios y a veces extra-regionales. Panamá no podía ser, y no fue, la excepción a todo ello, si bien nos queda por trazar aún un perfil claro, precisamente, por esta razón. El comercio novohispano con China podía tener efectos beneficiosos sobre el Caribe Norte, pero dejaba de un lado el Istmo. Sin duda, el tráfico creciente de Nueva España con el Virreinato del Perú solo podía beneficiar al Istmo – y no siempre era así – cuando este recalaba en Panamá. Pero una desviación del comercio y de los tesoros de la *Carrera de Indias* hacia Buenos Aires difícilmente eran buenas noticias para esta ciudad e incluso para el propio Portobelo.⁶⁸ Se entiende así que, pese a las catástrofes locales, sea difícil trazar una línea clara en la coyuntura panameña. Y se entiende que la independencia de Portugal en la década de 1640 tuviera efectos muy perniciosos por lo que supuso para el comercio de las redes de comerciantes judeo-portuguesas en Portobelo a raíz de las prohibiciones emitidas por Madrid, que estaban afectando a dichas redes en un ámbito intercontinental.⁶⁹ Y, por supuesto, se entiende asimismo que Portobelo se consolidara y expandiera como un puerto de gran actividad, con los efectos consecuentes en la región, cuando, tras el conflicto hispano-portugués, de nuevo se centraron sobre él las fuerzas globales que estaban alimentando el tráfico de esclavos desde África por medio de los asientos de negros.⁷⁰

23 Hoy todos los especialistas reconocen que no hay historia global sin historia local, y viceversa.⁷¹ El caso del Istmo de Panamá es un ejemplo excelente. Pero además es evidente que la historia del área se explica mejor si partimos del hecho de que la globalización primitiva de los siglos XVI y XVII no es un fenómeno estrictamente ibérico y relativizamos – o abandonamos – expresiones, por suerte cada vez menos frecuentes, como “the Rise of the West”, que pueden inducir a malentendidos o perspectivas sesgadas sobre lo que estaba ocurriendo, al tiempo que desconfiamos de cifras oficiales que a menudo ocultan niveles de fraude desconocidos y desiguales en el

tiempo y en el espacio. Esta era además una globalización muy incipiente. Para decirlo con números, las cifras de movimientos de plata de que hemos hablado eran una proporción ínfima de la riqueza de los países en que se movía ese comercio. Por poner un ejemplo, 100.000 kilogramos de plata al año podían llegar a suponer un 3,4 por ciento del producto interior bruto de Castilla a principios del siglo XVII y componían aún una fracción muy pequeña del conjunto de Europa (dando por hecho que se aproximaban a la realidad).⁷² Pero, aun así, podían influir en economías muy expuestas a esos flujos, eran capaces de crear enfrentamientos mercantiles tanto más violentos cuanto que afectaban al beneficio de grupos sociales muy influyentes o a la disponibilidad de los príncipes, monarcas y estados y, por tanto, a su preeminencia política y dominio social. Los números, casi como todo, valen lo que valen según para lo que midamos su valor. Y la globalización se debe y se puede medir de muchas maneras. No sólo por la convergencia de precios o fijándonos solo en el volumen de mercancías en comparación con tiempos recientes, como a veces se hace, sino también por los efectos de esta en el acontecer diario y en la política.

Notes

1 McNeill, William, *The Rise of the West: A History of the Human Community*, Chicago, University of Chicago Press, 1963. Como es sabido, el propio McNeill hizo una soberbia y a veces implacable autocrítica de sus propias ideas. Véase: McNeill, William, "The Rise of the West after Twenty-Five Years", *Journal of World History*, 1990, vol. 1-1, p. 1-21. Obviamente, no traigo aquí a colación la obra de McNeill por los defectos que hoy le podamos reconocer, sino por ser el símbolo más elaborado e inteligente de una corriente de pensamiento muy presente en la sociedad actual.

2 Para la idea del cruce del istmo como una "arteria del imperio", véase Aram, Bethany, "Una arteria del imperio entre occidente y oriente", *Canto Rodado*, 2015, vol. 10, p. 149-162.

3 Subrahmanyam, Sanjay, "Holding the World in Balance: The Connected Histories of the Iberian Overseas Empires, 1500-1640", *American Historical Review*, 2007, vol. 112-5, p. 1359-1385. Véase asimismo Thomaz, Luís Felipe. F. R. *De Ceuta a Timor*, Algés, Difel, 1998. Y sobre el mismo fenómeno con una perspectiva más general donde se subraya el papel de la Monarquía de España en este proceso, puede verse asimismo, Gruzinski, Serge, *Las cuatro partes del mundo. Historia de una mundialización*, México D. F. Fondo de Cultura Económica, 2010, cuyo título es, de por sí, expresivo de la pluralidad de mundializaciones posible.

4 Me refiero sobre todo al debate que tuvo como escenario la revista *Past and Present*. Véase TePaske, John, Klein, Herbert S., "The Seventeenth-Century Crisis in New Spain: Myth or Reality?", *Past & Present*, 1981, vol. 90, p. 116-135; Kamen, Henry, "The Seventeenth Century Crisis in New Spain: Myth or Reality?: I", *Past & Present*, 1982, vol. 97-1, p. 144-150; Israel, Jonathan I., "The Seventeenth Century Crisis in New Spain: Myth or Reality?: II", *Past & Present*, 1982, vol. 97-1, p. 150-156; y TePaske, John, Klein, Herbert S., "A Rejoinder", *Past & Present*, 1982, vol. 97-1, p. 156-161. El tema, como se sabe, fue profundamente revisado por Ruggiero Romano en varios de sus escritos, como *Coyunturas opuestas. La crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*, México D.F., Fondo de Cultura Económica, 1993. Y para el área del Perú y sus conexiones con Panamá contamos con Suárez, Margarita, "La 'crisis del siglo XVII' en la región andina", en Lumbreras, Luis Guillermo (ed.), *Historia de América Andina, vol. 3: el sistema colonial tardío*, Quito, Universidad Andrina Simón Bolívar, 2001, p. 291-317, quien asimismo apoya la idea de una remodelación y creciente autonomía de las economías regionales americanas por encima de la de una crisis con recesión.

5 El punto de partida ha de ser, obviamente, lo ocurrido en el comercio oficial entre Sevilla y el Caribe. Y las cifras en esto son muy evidentes. Tanto los cálculos de Chaunu (Véase entre otros Chaunu, Pierre, *Seville et Atlantique, 1500-1650*, París, Librairie Armand Colin, tomos I -VIII, 1955-1959, como los de García-Baquero, quien intentó rectificar algunos de ellos, demuestran que durante el siglo XVII se produjo un claro descenso del número de barcos y con él del tráfico en dicha ruta comercial. Véase: García-Baquero González, Antonio, "Andalusia and the crisis of the Indies trade, 1610-1720", en Thompson, I. I. Anthony y Yun Casalilla, Bartolomé (eds.), *The Castilian crisis of the seventeenth century: new perspectives on the economic and social history of seventeenth-century Spain*, Cambridge, Cambridge University Press, 1994, p. 115-135. Este hecho es paralelo a la reducción de las entradas de metales preciosos tanto de propiedad real como de los particulares, lo que es ya una muestra de lo que se ha dado en llamar la "crisis de la Carrera de Indias". Como es sabido, M. Morineau hizo una dura crítica a estas cifras. Véase de este autor: *Incroyables gazettes et fabuleux métaux: les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVIe-XVIIIe siècles)*, Cambridge University Press-Maison des sciences de l'homme, 1985, p. 562-564. Pero lo cierto es que sus datos, que agrupan todos los metales venidos de América y, por tanto, reflejan los retornos llegados a Sevilla por el comercio en la dirección inversa, así como la "repatriación" de capitales, y las remesas del rey, si bien no muestran un descenso, sí que marcan una estabilización hasta 1660. Ello con una crisis en los

años centrales del siglo. La recuperación de las entradas de metales preciosos -como digo, una aproximación muy somera al comercio y el dinero obtenido de la Corona procedente de las minas- no se dará hasta la segunda mitad del siglo. Se puede decir que Morineau también -aunque de modo más moderado- refleja una crisis, esta sin recesión, pero sí con estancamiento, de la *Carrera de Indias*. Un análisis de las exportaciones oficiales de América a Sevilla de algunos productos, la mayor parte de ellos medidos con las cifras de llegadas según el comercio oficial de la *Carrera de Indias*, como el realizado por C. Rahn Philips, puede llevarnos a la misma conclusión. De las mercancías para las que da cifras referentes a la primera mitad del siglo XVII, el azúcar, el tabaco, las pieles y la cochinilla (hasta 1620), aquellas para las que hay datos referentes como mínimo a la primera mitad del siglo XVII, dibujan una curva descendente desde fines del siglo XVI o comienzos del XVII (Phillips, Carla Rahn, "The Growth and Composition of Trade in the Iberian Empires, 1450-1750", en Tracy, James D. (ed.), *The Rise of Merchant Empires: Long Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 1993, p. 34-101). Si bien es obvio que estas cifras, como muchas de las anteriores, se han de tomar con mucha cautela por la importancia que en la época tenía el fraude y el comercio no oficial, como ya veremos.

6 Véase sobre todo el pionero trabajo de Boxer, Charles R., *The Dutch in Brazil, 1624-1654*, Oxford, Clarendon Press, 1957.

7 Para hacerse una idea aproximada de la importancia que este podía tener, merece la pena un vistazo a Vila Vilar, Enriqueta, "Las ferias de Portobelo: apariencia y realidad del comercio con Indias", *Anuario de Estudios Americanos*, 1982, vol. 39, p. 275-340.

8 Castellero Calvo, Alfredo, *Sociedad, economía y cultura material. Historia urbana de Panamá la Vieja*. Panamá, Imprenta Alloni, 2006, esp. capítulo 15, p. 687-690.

9 García-Montón, Alejandro, "The Rise of Portobelo and the Transformation of the Spanish American Slave Trade, 1640s-1730s. Trans-Imperial Connections and Intra-American Shipping", *Hispanic American Historical Review*, 2019, vol. 99-3, p. 399-429.

10 Frank, Andre Gunder, *ReOrient: Global Economy in the Asian Age*, Berkeley, University of California Press, 1998. Gruzinski, Serge, *op. cit.* Por lo que se refiere a Braudel, su visión partía de la existencia de economías mundo con centros muy diversos y no sólo europeos, si bien estos se verían dominados por Europa, cuna del capitalismo *per se*. Véase, sobre todo, Braudel, Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme : XVe-XVIIIe siècle*, Paris, Armand Colin, 2000, Vol III, capítulo 5.

11 Sobre la importancia de la pluralidad de centros de globalización asociada al desarrollo de otros imperios, véase, aparte del trabajo ya citado de Gruzinski, Serge, *op. cit.*, Fernández Armesto, Fernando, "Empires in their Global Contexts, ca. 1500 to ca. 1800", en Cañizares-Esguerra, Jorge y Seeman, Eric R. (eds.), *The Atlantic in Global History, 1500-2000*, Upper Saddle River, Pearson Prentice Hall, 2007, p. 93-109.

12 Wallerstein, Immanuel, *The Capitalist world-economy*, Cambridge, Cambridge University Press, 1979, capítulos 1, 8 y 9. También, Braudel, *op. cit.*

13 Un esclarecedor análisis que incluye no sólo el caso de la India mogol, sino también las complejas relaciones con la Persia Safávida, el imperio Otomano y Portugal, combinando el estudio de la política con el del comercio, se puede encontrar en Subrahmanyam, Sanjay, *Explorations in Connected History: Mughals and Franks*, Oxford, Oxford University Press, 2005.

14 Ver Sansom, George, *A History of Japan, 1615-1817*, Standford, Stanford University Press, 1963 y la clarividente síntesis de Gipouloux, Jean François, *La Méditerranée asiatique. Villes portuaires et réseaux marchands en Chine, au Japon et en Asie du Sud-Est, XVIe-XXIe siècle*, Paris, CNRS Éditions, 2009, asimismo Findlay, Ronald y O'Rourke, Donald, *Power and Plenty. Trade, War, and the World Economy in the Second Millenium*, Princeton, Princeton University Press, 2007, p. 70-172.

15 Véase Gruzinski, Serge, *op. cit.* y « Les mondes mêlés de la Monarchie Catholique et autres 'connected histories' », en *Annales HSS*, janvier-février 2001, p. 85-117.

16 Boyajian, James C., *Portuguese Trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640*, Baltimore, John Hopkins University Press, 1983; Israel, Jonathan I., *The European Jewry in the Age of Mercantilism*, Oxford, Clarendon Press, 1985; Studnicki-Gizbert, David, *A Nation upon the Ocean Sea: Portugal's Atlantic Diaspora and the Crisis of the Spanish Empire*, Oxford, Oxford University Press, 2007.

17 Aslanian, Sebouh D., *From the Indian Ocean to the Mediterranean. The Global Trade Networks of Armenian Merchants from New Julfa*, Berkeley-New York-London, University of California Press, 2011, capítulo 2.

18 Para una visión global del fenómeno se puede ver Braudel, *op. cit.* Vol. II. En cuanto a los efectos intelectuales de estas redes y la presencia en ellos del mundo ibérico, son interesantes Marcocci, Giuseppe, *Indios, chinos, falsarios. Las historias del mundo en el Renacimiento*, Madrid, Alianza editorial, 2016 y Romano, Antonella, *Impressions de Chine. L'Europe et l'englobement du monde (XVIe-XVIIe siècle)* Paris, Fayard, 2016.

19 Ringrose, David, *El poder europeo en el mundo, 1450-1750*, Barcelona, Pasado y Presente, 2018, p. 84.

- 20 Pamuk, Sevket, "The evolution of fiscal institutions in the Ottoman Empire, 1500-1914", en Yun-Casalilla, Bartolomé y O'Brien, Patrick (with Comín, Francisco) (eds.) *The Rise of Fiscal States. A Global History, 1500-1914*, Cambridge, Cambridge University Press, p. 304-331.
- 21 Ilkay Sunar, "State and Economy in the ottoman Empire", en İslamoglu-Inan, Huri (ed.), *The Ottoman Empire and the World-Economy*, Cambridge, Cambridge University Press, 1987, p. 64-87 y Wallerstein, Immanuel, Degdeli, Hale y Kasaba, Resat, "The incorporation of the Ottoman Empire into the World-economy", en *Ibid.*, p. 88-100.
- 22 Davis, Ralph, *Aleppo and Devonshire Square. English Traders in the Levant in the Eighteenth Century*, London, Palgrave MacMillan, 1967, p. 76-95.
- 23 Aslanian, *op. cit.*
- 24 Matthee, Rudolph P., *Politics of trade in Safavid Iran: silk for silver, 1600-1730*, Cambridge, Cambridge University Press, 1999; Gregorian, Vartan, "Minorities of Isfahan: The Armenian Community of Isfahan 1587-1722", *Iranian Studies*, 1974, vol. 7-3/4, p. 652-680.
- 25 Rubiés, Joan-Pau, "1622 y la crisis de Ormuz ¿Decadencia o reorientación?", en Martínez Torres, José Antonio (coord.), *Dossier: Conexiones imperiales en ultramar: España y Portugal, 1575-1668, Mélanges de la Casa de Velázquez. Nouvelle Série*, 2018, vol. 48-2, p. 121-151.
- 26 Habib, Irfan, "Merchants communities in precolonial India", en Tracy, James D. (ed.), *The Rise of Merchant Empires. Long-Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 1990, p. 371-421; Rossabi, Morris, "The 'decline' of the Central Asia caravan trade", en *Ibid.*, p. 351-370.
- 27 Brenner, Robert, *Merchants and Revolution. Commercial Change, Political Conflict, and London's Overseas Traders, 1550-1653*, Princeton, Princeton University Press, 1993; Israel, Jonathan I., *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*, Oxford, Clarendon Press, 1989.
- 28 Véase, por ejemplo, las cifras de importaciones de sedas, pasas de Grecia, y en general el notable desarrollo de la *Levant Company*. Ver Brenner, *op. cit.*, capítulo 1.
- 29 Israel, *Dutch Primacy...*, *op. cit.*, cap. 5. El mismo Israel dejó claro cómo the "English were the principal beneficiaries of the Dutch collapse", merced sobre todo a la actividad de la compañía de Levante y sus conexiones con las mercancías procedentes de Aleppo (p. 154).
- 30 Israel, *Ibid.*, p. 144, tabla 5.8.
- 31 Hespanha, António Manuel, *História de Portugal. O Antigo Regime (1620-1807)*, Lisboa, Círculo de Leitores, 1993.
- 32 De Vries, Jan, "Connecting Europe and Asia: A Quantitative Analysis of the Cape-route Trade, 1497-1795", en Flynn, Dennis O., Giráldez, Arturo y Von Glahn, Richard (eds.), *Global Connections and Monetary History, 1470-1800*, Burlington, Ashgate, 2003, p. 80-81; De Vries, Jan, "The limits of globalization in the early modern world", *Economic History Review*, 2010, vol. 63-3, p. 710-733. Como es lógico y han hecho notar recientemente Cao y Flynn, las cifras oficiales de circulación de plata son muy débiles y están fuertemente afectada por el fraude. Véase Cao, Jin y Flynn, Dennis O., "Global quantification and inventory demand for silver in China", *Revista de Historia Económica-Journal of Iberian and Latin American Economic History*, 2019, [En línea], URL: <https://www.cambridge.org/core/journals/revista-de-historia-economica-journal-of-iberian-and-latin-american-economic-history/article/global-quantification-and-inventory-demand-for-silver-in-china/C4111356C6752A471025A22181CB42B3>, Consultado el 21 septiembre 2019.
- 33 Nakajima, Gakusho, "The Structure and transformation of the Ming Tribute Trade System", en Pérez García, Manuel y De Sousa, Lucio (eds.) *Global History and New Polycentric Approaches. Europe, Asia and Americas in the World Network System*, Singapore, Palgrave Macmillan, 2018, p. 137-162; Boxer, Charles R., *The Great Ship from Amacon: Annals of Macao and the Old Japan Trade, 1555-1640*, Lisboa, Centro de Estudios Históricos Ultramarinos, 1959.
- 34 Nakajima, "The Structure and transformation...", *op. cit.*, p. 154-156.
- 35 Oka, Mihoko, "The Nanban and Shuinsen Trade in Sixteenth and Seventeenth Century Japan", en Pérez García y De Sousa, *Global History...*, *op. cit.*, p. 163-182.
- 36 Gil, Juan, *Los chinos en Manila (siglos XVI y XVII)*, Lisboa, Centro Científico e Cultural de Macao, 2011.
- 37 Gasch-Tomás, José Luis, *Atlantic World and the Manila Galleon: Circulation, Market, and Consumption of Asian Goods in the Spanish Empire 1565-1650*, Boston, Brill, 2018.
- 38 Boyajian, James C., *Portuguese Trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640*, Baltimore, John Hopkins University Press, 1993. Si Boyajian analizó sobre todo el comercio del Sudeste asiático con occidente, la presencia de judíos portugueses en China y Japón, que era la base de su comercio con el Atlántico incluida América y también con Acapulco, nos es bien conocida gracias a los trabajos de De Sousa, Lucio, "The Jewish Presence in China and Japan in the Early Modern Period: A Social Representation", en Pérez García y De Sousa, *Global History...*, *op. cit.*, p. 183-218.
- 39 Assadourian, Sempat, *El sistema de la economía colonial. El mercado interior, regiones y espacio económico*, México D.F., Nueva Imagen, 1988; Garavaglia, Juan Carlos, *Mercado interno y economía colonial: tres siglos de historia de la yerba mate*, México D.F., Grijalbo, 1983; y

Moutoukias, Zacarías, “Power, Corruption, and Commerce: The Making of the Local Administrative Structure in Seventeenth-Century Buenos Aires”, *The Hispanic American Historical Review*, 1988, Vol. 68-4, p. 771-801.

40 Moutoukias, *op. cit.*, p. 773-774.

41 *Ibid.*, p. 773. La comparación tiene el inconveniente de los altos niveles e fraude en ambos casos, pero cabe pensar también que, precisamente por esa razón, no estamos comparando peras con manzanas.

42 Israel, *Dutch Primacy...*, *op. cit.*, p. 117.

43 Lovejoy, David S., *The Glorious revolution in America*, Hanover, Wesleyan University Press, 1987.

44 Morgan, Philip, “The Caribbean Islands in Atlantic Context, circa 1500–1800”, en Nussbaum, Felicity A. (ed.), *The Global Eighteenth Century*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2003, p. 52-64.

45 Me refiero, lógicamente, a las cifras aportadas por De Vries como un método de medir la globalización en esta época. De Vries, “The limits of globalization...”, *op. cit.*

46 Los datos que ha presentado la investigación primaria son muchos. Para una síntesis y una reflexión sobre lo que esto suponía, véase Yun-Casalilla, Bartolomé, *Iberian World Empires and the Globalization of Europe 1415-1668*, Singapore, Palgrave Macmillan, 2019, p. 345-348.

47 Suárez, *La crisis...*, *op. cit.*

48 Bonialian, Mariano, “La «ropa de la China» desde Filipinas hasta Buenos Aires. Circulación, consumo y lucha corporativa, 1580-1620”, *Revista de Indias*, 2016, vol. 76-268, p. 641-672; Flynn, Dennis O. y Giráldez, Arturo, “Cycles of Silver: Global Economic Unity through the Mid-Eighteenth Century”, *Journal of World History*, 2002, vol. 13-2, p. 391-427.

49 Herzog, Tamar, *Frontiers of Possession. Spain and Portugal in Europe and the Americas*, Cambridge, MA, Harvard University Press, 2015, p. 18, 23, 34, 43, 113.

50 Boxer, *The Dutch...*, *op. cit.*, capítulo II.

51 Céspedes, Guillermo, *América Hispánica (1492–1898)*, Madrid, Fundación Jorge Juan-Marcial Pons, 2009, p. 160.

52 Flores, Jorge, “Zonas de Influência e de Rejeição”, en Marques, António Enrique de Oliveira (dir.), *História dos Portugueses no Extremo Oriente. Em torno de Macau. Séculos XVI–XVII*, Lisboa, Fundação Oriente, 1998, vol. I, tomo I, p. 135–178; Flores, Jorge, “The Mogor as Venomous Hydra: Forging the Mughal-Portuguese Frontier”, *Journal of Early Modern History*, 2015, vol. 19-6, p. 539-562. Algunas de las ideas contenidas en estos trabajos, y más al respecto, se pueden encontrar en la obra del mismo autor, *Unwanted Neighbours. The Mughals, the Portuguese and their Frontier Zones*, Oxford, Oxford University Press, 2018.

53 Findlay y O'Rourke, *op. cit.*, p. 167-175; Oliveira e Costa, Joao P. (coords.), *História da Expansão e do Império Português*, Lisboa, A Esfera dos Livros, 2014, p. 168-186.

54 Di Cosmo, Nicola, “Did guns matter? Firearms and the Qing Formation”, en Struve, Lynn, A. (ed.), *The Qing Formation in World Historical Time*, Cambridge, MA, London, Harvard University Press, 2004, p. 121-165.

55 Boxer, *The Dutch...*, *op. cit.*

56 Boxer, Charles R., *The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825*, New York, Alfred A. Knopf, 1975, p. 106; Emmer, Peter C., “The First Global War: The Dutch versus Iberia in Asia, Africa and the New World, 1590-1609”, *E-Journal of Portuguese History*, 2003, vol. 1-1 [En línea], URL: https://www.brown.edu/Departments/Portuguese_Brazilian_Studies/ejph/html/issue1/pdf/emmer.pdf, Consultado el 29 septiembre 2019; Yun-Casalilla, *Iberian World Empires...*, *op. cit.*, p. 348-375.

57 Disney, Anthony R., *Twilight of the Pepper Empire: Portuguese Trade in Southwest India in the Early Seventeenth Century*, Cambridge, MA, Harvard University Press, 1978, capítulo 9; Yun-Casalilla, *Iberian World Empires...*, *op. cit.*, p. 396-403; Valladares, Rafael, *La rebelión de Portugal: guerra, conflicto y poderes en la Monarquía Hispánica (1640–1668)*, Valladolid, Junta de Castilla y León, 1998, y del mismo autor *Castilla y Portugal en Asia: 1580–1680: declive imperial y adaptación*, Leuven, Leuven University Press, 2001.

58 Esta es una de las tesis fundamentales de Yun-Casalilla, *Iberian World Empires...*, *op. cit.*, p. 396-403.

59 Tracy, James, *A Financial Revolution in the Habsburg Netherlands. Renten and Rentiers in the County of Holland, 1515–1565*, Berkeley, University of California Press, 1985; T Hart, Marjolein, Jonker, Joost y van Zanden, Jan Luiten (eds.), *A Financial History of The Netherlands*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997. Según las cifras disponibles, el ingreso se multiplicó por casi 3 entre 1588 y 1653, lo que permitió que los gastos navales pasaran de 3 a 20 millones de *guilders* entre 1590 y la década de 1630. Véase De Vries, Jan y van der Woude, Ad, *The First Modern Economy: Success, Failure, and Perseverance of the Dutch Economy, 1500-1815*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997, p. 97 y 100.

60 Para la estructura del ingreso de la Corona en Inglaterra, véase O'Brien, Patrick y Hunt, Philip, “The Fiscal State in England, 1485-1815”, *Historical Research*, 1993, vol. 66-160, p. 129-

176. Para la comparación con Castilla, véase: Comín, Francisco y Yun Casalilla, Bartolomé, “Spain: from a Composite Monarchy to Nation State, 1492-1914. An Exceptional Case”, en Yun Casalilla y O’Brien, *The Rise of Fiscal...*, *op. cit.*, p. 233-266, en especial p. 240, figura 10.2. Sobre la evolución de la gestión e ingreso de las aduanas inglesas y su peso creciente en las entradas del reino así como los efectos en el gasto naval, Scott Wheeler, James, *The Making of a World Power. War and the Military Revolutions in Seventeenth Century England*, Bodmin, Sutton Publishing, 1999, p. 120-147 y, más en concreto, tabla 6.1 p. 126. Asimismo, véase Braddick, Michael J., *The Nerves of State. Taxation and the Financing of the English State, 1558-1714*, Manchester, Manchester university Press, 1996, capítulo II y p. 31, tabla 2.3. El número de barcos de la Armada pasó de 24 a 156 entre 1578 y 1660.

61 Para una comparación de los ingresos de estos estados, véase Yun-Casalilla, *Iberian World Empires...*, *op. cit.*, p. 164.

62 Para lo primero, véase Hespanha, Antonio M., *Vísperas del Leviatán. Instituciones y poder político (Portugal siglo XVII)*, Madrid, Taurus, 1989, p. 112. Las rentas relacionadas con el comercio exterior, esto es el almorarifazgo, la Casa da India y las aduanas, se vieron reducidas entre 1621 y 1641, pese a la recuperación que muestran as cifras de 1632. Hespanha, *História de Portugal*, *op. cit.*, p. 202.

63 Hamilton, Earl J., *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*, Barcelona, Ariel, 1975, p. 47, tabla 1.

64 Yun-Casalilla, *Iberian World Empires...*, *op. cit.*, p. 364-373.

65 Adrien, Kenneth, *Crisis and Decline. The viceroyalty of Peru in the Seventeenth Century*, Albuquerque, University of New Mexico Press, 1985, p. 67, tabla 7.

66 Véase Valdez-Bubnov, Iván, *Poder naval y modernización del Estado. Política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, Frankfurt am Main, Iberoamericana Vervuert, 2011.

67 Adrien, *op. cit.*, p. 67 y 68.

68 Bonialian, *op. cit.*

69 García-Montón, *op. cit.*, y Castellero Calvo, *op. cit.*

70 García-Montón, *op. cit.*

71 Gruzinski, « Les mondes ». *Op. cit.* y Yun Casalilla, Bartolomé “ ‘Localism’, Global History and Transnational History. A Reflection from the Historian of Early Modern Europe” in *Historisk Tidskrift*, 2007, p. 659-78.

72 Uso cifras del PIB de ca. 1630 recogidas en Yun Casalilla, Bartolomé, “The American Empire and the Spanish Economy: An institutional and regional perspective”, *Revista de Historia Económica*, 1998, vol. 16-1, p. 123-155, en concreto tabla 1, p. 126 (obviamente, los cálculos tienen un valor muy aproximativo).

Pour citer cet article

Référence électronique

Bartolomé Yun Casalilla, « Globalizaciones versus imperios. Una perspectiva mundial sobre el nexo panameño en el siglo XVII », *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* [En ligne], Débats, mis en ligne le 11 décembre 2019, consulté le 18 février 2020. URL : <http://journals.openedition.org/nuevomundo/78942> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.78942>

Auteur

Bartolomé Yun Casalilla

Universidad Pablo de Olavide, Sevilla

Droits d’auteur



Nuevo mundo mundos nuevos est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.