

UN IMPERIO DE REDES: EL COMERCIO NEERLANDÉS CON EL ATLÁNTICO ESPAÑOL Y LOS MERCADERES DE CÁDIZ (1680-1740)¹

A Network Empire: Dutch Trade in the Hispanic Atlantic and the merchant of Cadiz (1680-1740)

Ana Crespo Solana

Instituto de Historia, Centro de Ciencias Humanas y Sociales
Consejo Superior de Investigaciones Científicas (Madrid, España)

Resumen

Los estudios sobre el comercio colonial español señala el importante papel desempeñado por las redes mercantiles no hispánicas en la expansión económica en el Atlántico. El comercio y la navegación holandesa constituyeron una importante parte de la comunidad hispánica atlántica tanto en América como en España, especialmente a través de la colonia flamenca y holandesa de Cádiz. Desde las últimas décadas del siglo XVII y a lo largo del siglo XVIII, los antiguos enemigos de la Monarquía Hispánica habían desarrollado ciertas sofisticadas operaciones dentro del esquema comercial entre España y América. Ello fue posible debido a tres razones principalmente: la implementación de mecanismos sociales y económicos que favorecía las operaciones en redes, la cooperación local en el comercio y la navegación, y una política favorable al mantenimiento de las conexiones de negocios.

Palabras claves: Redes mercantiles, Historia Atlántica, Historia Moderna, Comercio y navegación holandés

Abstract

Studies on Spanish Colonial Trade stresses the essential role played by non-Hispanic mercantile networks in the economic expansion in the Atlantic. Dutch shipping and trade constituted an important part of the Hispanic Atlantic Community in America and in Spain, especially throughout the Flemish and Dutch merchant community in Cadiz. From the last decades of the 17th century and throughout the 18th century, the old enemies of the Hispanic Monarchy had developed certain sophisticated operations within the framework of trade between Spain and America, from within the very heart of the state monopoly. That was possible due to three main reasons: the implementation of social and economic mechanisms to operate in networks, local cooperation in trading and shipping, and a favorable political economy to maintain business connections.

Keywords: Merchant Networks, Atlantic History, Early Modern History, Dutch Shipping and Trade.

¹ Este texto está elaborado parcialmente a partir de tres trabajos previos ya publicados en los que reitero mis hipótesis, teorías y conclusiones sobre los roles y mecanismos del comercio neerlandés en las rutas marítimas hispanas: Ana Crespo Solana, "A network-based Empire: Dutch Trade in the Hispanic Atlantic (1680-1740)", en *Dutch Atlantic Connections, 1680-1800. Linking Empires, Bridging Borders*, eds Gert Oostindie y Jessica Roitman (Leiden: Brill, 2014), 139-159; "Merchant Cooperation is Society and State: A case Study in the Hispanic Monarchy", en *Beyond Empires: Global Self-Organizing, Cross-Imperial Networks, 1500-1800*, eds. Cátia Antunes y Amélia Polonia (Leiden: Brill, 2016), 160-186; y en: Ana Crespo Solana, "Merchants and the beating of a butterfly's wings: from focal to global in the transfer of economic behavior models in the 19th century", en *Merchants and Trade Networks in the Atlantic and the Mediterranean, 1550-1800: Connectors of Commercial Maritime Systems*, eds. Klemens Kamps y Manuel Herrero Sánchez (Londres: Pickering & Chatto, 2016), 87-106.

1. Introducción. Una tendencia secular en las relaciones hispano-neerlandesas

Los tratados de Münster y Westfalia habían significado un cambio importante en las relaciones hispano-neerlandesas y esto no era de extrañar ya que durante la propia guerra de la nueva república contra los Habsburgo las casas de comercio holandesas habían sido socios económicos en muchos puertos españoles en los que incluso habían introducido madera del Báltico y Polonia para la construcción naval. Desde finales del siglo XVI los holandeses controlaban la comercialización de la madera y algunos metales, como el hierro y el cobre, necesarios para la industria de armas y barcos, además de trigo y otros productos. Esta realidad tuvo continuidad durante el siglo XVII cuando se consolidaron las relaciones entre Flandes, la República Holandesa y la Monarquía Hispánica aunque con interesantes altibajos que quedan aún por investigar en mayor profundidad.² Pero poco más de una década atrás la violencia aún imperaba en este marco de relaciones entre las naciones marítimas, especialmente en el Golfo Caribe. En 1632, el príncipe de Orange, Federico Enrique, había reducido la ciudad de Maastricht, tras un asedio memorable que fue reconocido por la corona española en 1648, y un año antes, en 1647, la República Holandesa nombraba a Peter Stuyvesant como gobernador de Nueva Holanda.³ Desde su posicionamiento en el Caribe y sus costas continentales las flotas holandesas habían sido un “enemigo a las puertas” de las colonias españolas, donde repetidamente acosaban las costas de Araya, Margarita, Puerto Rico o Cuba en los años de 1630, según afirmaba el 20 de agosto de dicho año el gobernador general de Venezuela.⁴

En la práctica diaria de las relaciones comerciales no está muy claro el intento de separar a los “rebeldes holandeses” de los súbditos flamencos que residían y comerciaban en territorios europeos y americanos de la Monarquía Hispánica. Es obvio que los testimonios que remarcan la diferencia entre unos y otros ya en la propia época del “*Opstand*” están muy relacionados con la división de los bandos entre la causa orangista y la permanencia de lealtad a la corona española. No obstante, ello también derivó en una compleja diáspora de exilios voluntarios o forzados de miembros de las aristocracias y burguesías mercantiles neerlandesas, tanto en las provincias del norte como en las del sur y la consiguiente lucha por la supervivencia de los negocios en el corazón del imperio. Fue en parte este terremoto político y social lo que produjo el crecimiento del interés económico en los negocios ibéricos y la lucha y la competencia por los mercados, algo que bien pudo también reflejarse en las distintas facciones.⁵ En octubre de 1632 Benito Arias Montano, que servía como capitán al servicio de la corona española, afirmaba que el corsarismo holandés en el Caribe “*resultaba de considerables*

² Esta investigación sobre la provisión de madera para la construcción naval en los imperios ibéricos es ahora el objetivo del proyecto que dirijo dentro del programa Marie Curie financiado por la Unión Europea (ITN, programa PEOPLE): “*ForSEADiscovery: Forest resources for Iberian Empires. Ecology and Globalization in the age of Discovery, 16th-18th centuries*”, Ref. PITN-2013-GA607545. En el marco de este Proyecto se están llevando a cabo varias tesis doctorales sobre el tema. Más información en: www.forseadiscovery.cchs.csic.es

³ Citado en: Ana Crespo Solana, “El nuevo contexto hispano-neerlandés y la transición atlántico-europea después de 1648”, en *Tiempos de Cambios. Guerra, diplomacia y política internacional de la Monarquía Hispánica (1648-1700)*, ed. Porfirio Sanz Camañes (Madrid: Actas, 2012), 341-385; John C. Abbot, *Peter Stuyvesant, the last Dutch Governor of New Amsterdam* (New York: The Eco-Library, 2006), 121-136.

⁴ “Verklaringen, afgelegd te Caracas, 20 Augustus 1630”, firmado por Francisco Núñez Melean, citado en: Irene A. Wright, *Nederlandsche Zeevaarders op de eilanden in de Caraïbische zee en aan de kust van Columbia en Venezuela, gedurende de jaren 1621-1648* (Utrecht: Kemink en zoon N.V., 1934), 129.

⁵ Jan G. Van Dillen, *Van Rijkdom en regenten. Hansboek tot de economische en sociale Geschiedenis van Nederland tijdens de Republiek* (La Haya: Martinus Nijhoff, 1970).

daños a los Estados de Flandes y gran riesgo al trato y comercio de aquellas provincias del norte”.⁶ Esto era obvio también en algunas ciudades portuarias de la Península Ibérica, donde las colonias de mercaderes flamencos intentaban sobrevivir a la guerra de las provincias rebeldes con la corona española sin verse demasiado afectados por los embargos al comercio holandés, del que en parte eran consignatarios y deudores por la marcha de muchos socios y familiares desde Amberes a los estados del norte. Esta migración, que ya Eddy Stols había definido como muy numerosa, se había dirigido a las ciudades marítimas holandesas y a Hamburgo, para después continuar los negocios de navegación y comisión con España y Portugal, iniciando también una activa migración hacia los enclaves portuarios de los imperios ibéricos, sobre todo a partir de la Unión Ibérica en 1580.⁷ En Andalucía, por ejemplo, la cooperación de los mercaderes flamencos con las flotas holandesas era algo muy evidente. La Real Cédula de octubre de 1624 para la creación del “*Almirantazgo de los comercios de los Payses obedientes de Flandes y provincial septentrionales, con la Provincia del Andalucia y Reyno de Granada*”, no logró romper esta relación secular ya que muchos negocios de las casas de comercio flamencas dependían de sus socios del norte y además servían como consignatarios de aquellos. Aunque aún es confusa la historia de esta institución aparentemente creada para detener los graves perjuicios que la guerra en las provincias del norte produjo en el comercio de los flamencos en Andalucía, lo cierto es que éstos pudieron utilizar sus influencias socio-institucionales para protegerse de los castigos que la corona española infligió al comercio holandés en puertos andaluces ya que las medidas contra los rebeldes en realidad dañaba muchos negocios consignados a los flamencos.⁸ La Junta del Almirantazgo en realidad funcionó para dirimir pleitos entre mercaderes y para solventar los problemas que derivaban de su comercio a veces no tan ilícito como pudiese parecer, utilizando a veces incluso barcos holandeses con bandera hanseática con tal de eludir los castigos de la corona española a la cooperación flamenco-holandesa y con sus aliados en el Báltico.⁹ Esta inquietud de las colonias extranjeras de Sevilla y otros puertos andaluces no era nueva pues ya anteriormente se había presionado para la creación de alguna institución que los salvaguardase. En 1610 ya se había enviado un memorial por parte del regente de la Audiencia de Sevilla en calidad de protector de los mercaderes extranjeros y es algo que hay que entender en el marco del diálogo entre colonias y la corona por tener un juez conservador o protector de sus derechos civiles y mercantiles. La Real Cédula de 5 de mayo de 1610 especificaba que desde la Audiencia de Sevilla “*de parte de los hombres de negocios y naciones extranjeras que residen en esa Ciudad*” había quejas de cómo en contra incluso de lo dispuesto por las leyes las “*justicias ordinarias, alcaldes de varas y otros ministros*” sin previa orden de un juez solían visitar a los mercaderes extranjeros y les “*sacan sus libros y papeles secretos de sus casas y los ven y manejan como quieren, y después de hecho esto por alguna causa, y cosy leve que hallan, les hacen cabeza de proceso y los dichos extranjeros por redimir su vejación y molestia y que se les vuelvan sus libros les den a los tales ministros de justicia cantidad de dinero,*

⁶ “Nota van Benito Arias Montano aan de Kroon, gezien te Madrid op 1 en 12 October 1632”, citado en Wright, *Nederlandsche Zeevaarders*, 129.

⁷ Eddy Stols, *De Spaanse Brabanders of de handelsbetrekkingen der Zuidelijke Nederlanden met de Iberische wereld, 1598-1648*, 2 vols. (Bruselas: Paleis der Academiën, 1971).

⁸ Antonio Domínguez Ortiz, “El almirantazgo de los países septentrionales y la política económica de Felipe IV”, *Hispania*, no. 27 (1947): 272-290.

⁹ Miguel Ángel Echevarría Bacigalupe, *Flandes y la Monarquía Hispánica, 1500-1713* (Madrid: Sílex, 1998), 220 y ss.; sobre el uso de barcos con bandera hanseáticas: Ana Crespo Solana, “El comercio holandés y la integración de espacios económicos entre Cádiz y el Báltico en tiempos de guerra (1699-1723)”, *Investigaciones de historia económica*, no. 8 (2007): 45-76.

que si esto pasase adelante, seria causa que cesase el comercio y contratación".¹⁰ La creación de instituciones mercantiles hizo así que los mercaderes se auto protegiesen de lo que a veces no eran más que abusos de las autoridades locales, evidenciando además la importancia de la presencia de los mercaderes flamencos en muchas ciudades españolas.¹¹

En relación a América es probable que las ofensivas neerlandesas cambiaran tras la independencia de Portugal, liberación que la República Holandesa apoyaba. No obstante, la independencia de Portugal no redujo el interés neerlandés por acceder a la importante red de puertos factorías que los imperios ibéricos tenían en todo el mundo, por lo cual siguieron en su afán de acceder a ellos. Además, antes habían podido tener control de los puertos asiáticos influyendo en la pérdida de las colonias portuguesas.¹² Con todo, el propio interés económico de muchos mercaderes neerlandeses y la situación de desgaste a la que había conducido la guerra contra los Habsburgo influyeron en las negociaciones de paz y de hecho, la conclusión de este conflicto fue decisivo para asentar el dominio que la República Holandesa alcanzó en los mercados mundiales durante el cuarto de siglo que finalizó en 1672. Paradójicamente, este fue el comienzo del fin del rol holandés como aliados económicos de España y sus colonias¹³ ¿Hasta qué punto estos hechos significaron sustanciales cambios en los mecanismos de las redes neerlandesas, integradas por mercaderes holandeses y flamencos, en la Monarquía española?

2. Los ritmos del marco político y socioeconómico.

La historiografía ha subrayado como la firma del tratado de 1648 supuso el inicio de una nueva etapa de cooperación hispano-neerlandesa en materia comercial que se plasmó en diferentes modos y resultados¹⁴. De una parte, los acuerdos de paz y comercio lograron confirmar una superestructura institucional que protegía los intereses del comercio neerlandés en algunos puertos españoles, ofreciendo a los holandeses una posición de "nación más favorecida", y ofreciéndoles libertad oficial para desplazarse a España para comerciar. El artículo 11 del Tratado de Münster especificaba claramente que: "*Los súbditos y habitantes de los países de dichos señores rey Don Felipe IV (que Dios guarde) y Estados Generales tendrán toda buena correspondencia y amistad, podrán frecuentar, detenerse y residir en país el uno del otro, y ejercer en él su tráfico y comercio, así por mar y otras aguas, como por todo respectivamente, con total seguridad y sin embarazo alguno*".¹⁵ Aparte del aumento que el comercio holandés experimentaría en sus relaciones directas con las colonias hispanas del Caribe, se abría una época en la que el comercio atlántico hispano ofrecería de nuevo posibilidades de negocios

¹⁰ Juan Gallardo de Céspedes y Velasco protector de las dichas naciones, para que echen de ver la cuenta que se tiene, de que no se les haga agravio, que yo me tendré por muy servido de lo que esto hicieres. Duque de Lerma, a quince de Mayo de mil y seiscientos y diez años. Recogida en: Ignacio de la Concha, "El Almirantazgo de Sevilla. Notas para el estudio de las instituciones mercantiles en la Edad Moderna", *Anuario de Historia del Derecho Español*, no. 19 (1948): 459-525.

¹¹ Raymond Fagel, "En busca de fortuna. La presencia de flamencos en España, 1480-1560", *I Coloquio Internacional Los Extranjeros en la España Moderna*, (Málaga, 2003, tomo 1), 325-335; Jaime García Bernal y Mercedes Gamero, "Las corporaciones de nación en la Sevilla moderna: fundaciones, redes asistenciales y formas de sociabilidad", en *Las corporaciones de nación en la Monarquía Hispánica (1580-1750)*, eds. Bernardo J- García y Oscar Recio Morales (Madrid: Fundación Carlos de Amberes, 2014), 347-389.

¹² Ana Crespo Solana, "Las rivalidades hispano-neerlandesas en el Pacífico y la conquista de Australia: de Cornelis de Houtman a Abel Janszoon Tasman (1595-1651)", *Anuario de Estudios Americanos* 70, no. 2 (2013): 479-507.

¹³ Jonathan I. Israel, *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740* (Oxford: Clarendon Press, 1989), 197; y *The Dutch Republic and the Hispanic World, 1606-166* (Oxford: Clarendon Press; New York: Oxford University Press, 1982).

¹⁴ Miguel A. Echevarría Bacigalupe, "La cooperación económica hispano-holandesa 1637-1659", *Hispania*, no. 187 (1994): 467-504.

¹⁵ Artículo 11, en: Alejandro del Cantillo, *Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles desde el año 1700 hasta nuestros días* (Madrid: Imprenta de Alegría y Charlain, 1843), 390-400.

para las casas de comercio holandesas a través de las relaciones económicas con algunos puertos españoles que servirían de puertos-factorías para el comercio de redistribución neerlandés en Europa, la América española y el Mediterráneo.

La historia económica en Holanda no ha dado mucha importancia al comercio que se realizaba con el sur de la Península Ibérica y el importante papel de conectores de mercados que los holandeses tuvieron durante mucho tiempo en este escenario “español” como “buyer-sellers” y “skypers”. Aunque es conocida la importancia de la iniciativa holandesa con el comercio marítimo hacia España, su valor apenas se reconoce de forma marginal en los estudios de la historiografía holandesa más ocupada en los análisis de las tendencias generales que afectaban sobre todo a las grandes áreas del comercio neerlandés a lo largo de las etapas de ascenso y declive de la República Holandesa¹⁶. Quizás fue Jonathan Israel quien detalló las características generales de estas relaciones económicas de forma cuantitativa, sobre todo entre los años de 1606 y 1661 a los que el autor denominó el “período holandés” de la Monarquía Hispánica.¹⁷ Es verdad que, aunque España no era una de las más importantes bases del comercio holandés en Europa, sí constituía, desde el punto de vista logístico un enlace clave para mantener su comercio con otras áreas económicas. Es cierto también que una buena parte de los beneficios comerciales llegaban desde las colonias asiáticas, pero la funcionalidad de los holandeses como transportistas hacía que otra gran parte de los productos importados a la República Holandesa fueran redistribuidos por otros mercados a los que las flotas neerlandesas accedían. Los nuevos privilegios otorgados por los acuerdos de Münster afectaron positivamente a la extensión y consolidación de las redes consulares neerlandesas en la Monarquía Hispánica y en la proliferación de diversas colonias de mercaderes en algunas ciudades españolas. La firma de la Tregua de los 12 años disminuyó la velocidad de la expansión holandesa en el área atlántica y los puertos ibéricos se ofrecían de nuevo como interesantes mercados económicos. A pesar de la creación de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales (WIC), muchas casas de comercio de Ámsterdam seguían defendiendo las rutas en dirección a otras zonas de Europa con las que también tenían acceso los convoyes holandeses y para los que la “guerra global” que había supuesto el enfrentamiento entre holandeses y Habsburgo era una amenaza de ruina.¹⁸ Casi puede decirse que la paz era una necesidad imperiosa por la demanda de los mercados tal como lo apuntaban incluso algunos cronistas contemporáneos, quienes subrayaron el interés económico y la imagen política de libertad,¹⁹ por la cual los súbditos de uno y otro lado podían “*andar, frecuentar, demorar, navegar y traficar*” por territorio hispano, aunque excluyendo, por supuesto, a la América española que estaba vedada para las flotas holandesas. No obstante, los impedimentos legales que la corona española impuso a Holanda en los tratados de Münster se superaron gracias al establecimiento de importantes centros de redistribución en las Antillas menores, como San

¹⁶ Peter W. Klein, “El estudio de la Historia económica en Holanda”, *Revista de Historia económica*, 2, no. 2 (1984): 11-23.

¹⁷ Jonathan I. Israel, *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740* (Oxford: Clarendon Press, 1989).

¹⁸ Pieter Emmer, *The Dutch in the Atlantic Economy, 1580-1880* (Aldershot: Ashgate, Variorum, 1998), 11-31.

¹⁹ Van Velle y Nicasio Martín, *Fiel y Verdadera balança de las Provincias Unidas en que se pesan las conveniencias de la paz y de la guerra y ahora se establecen las deseadas paces entre Felipe IV y los Señores Estados Generales de Holanda*, escrito en Valencia, 12 de mayo de 1649, dedicado por el autor al Conde de Oropesa. *Colección de documentos inéditos para la Historia de España. Correspondencia diplomática de plenipotenciarios en Munster y Tratado de Munster entre S.M.D. Felipe IV y los Sres. Estados Generales de las Provincias Unidas, 30 de enero de 1648*, Tomo 82, Biblioteca del Palacio Real de Madrid, V. COL. Pas. 4792.

Eustaquio y Curaçao, desde donde los holandeses desempeñaron un importante papel en la inyección de tecnología combinada con capital a negocios propios y ajenos.²⁰

Pero a partir de la paz la estructura pre-existente del comercio holandés en España aprovechó las nuevas prerrogativas acordadas con la corona española para conectar aún más, varios mercados del contorno peninsular, y reforzar el eje entre el Báltico y las conexiones hispanas con el Mediterráneo y, paradójicamente, con América, de forma indirecta, a través de los puertos de Sevilla y Cádiz. Un capítulo importante de esta relación comercial estaba relacionado con el papel que los holandeses tenían en el comercio del Báltico ya que eran, entre otras cosas, proveedores de recursos forestales para la construcción naval desde el siglo XVI, aunque esto fue evolucionando hasta el siglo XVIII por la implantación de un modelo de importación directa.²¹ Antes de darse por finalizada la guerra contra el Imperio Habsburgo, en 1596, las compañías comerciales estaban también involucradas en los negocios de distribución de grano Báltico en el sur de Europa y el Mediterráneo, y se oponían incluso a que los Estados Generales prohibiesen este comercio por la amenaza que la guerra suponía para estos negocios y para la navegación de los convoyes holandeses. Ellos preferían afrontar el riesgo de la guerra a perder este ramo de su actividad económica.²² Además, el comercio neerlandés de Levante pasaba irremisiblemente por los puertos del sur de España al tener los convoyes que cruzar el Estrecho de Gibraltar. Las casas de comercio interesadas en mantener este comercio se reunieron en una Sociedad el 25 de junio de 1625, cuando ya el comercio holandés con el Mediterráneo estaba muy desarrollado y, por ende, el paso por el Estrecho de Gibraltar hacía casi inevitable la escala de las flotas holandesas en Cádiz, en los fondeaderos de lo que luego serían los astilleros de la Carraca, utilizados desde el siglo XVI como careneros naturales y depósitos de madera.²³ Hacia 1636 unos 200 barcos de 300 toneladas de media por un valor de tres millones de florines navegaban en dirección a España, Portugal y el Mediterráneo. Después del llamado *Oostzee* y de Inglaterra, Escocia e Irlanda, la navegación hacia el sur ocupaba el tercer puesto dentro de Europa.²⁴

Aunque la eclosión de los consulados en España es posterior a 1648, el primer consulado holandés en España fue el ubicado en Sevilla el 22 de agosto de 1615. El 28 de mayo de 1648 se instaló el de Sanlúcar de Barrameda seguido del consulado de las Islas Canarias en 1649. Ese primer consulado de Sevilla, de 1615, consistía también en una oficina o *comptoir* de la Sociedad para el comercio de Levante de Amsterdam y Middelburgo (*Societeit van de Kamer der directeuren van den Levantsen handel en de navigatie in de Middellandtsche zee*), razón por la de su temprana y excepcional fundación.²⁵ Era ésta una sociedad que aglutinaba los intereses comunes de muchas firmas neerlandesas que llevaban a cabo su comercio a lo largo de

²⁰ Wim Klooster, *Illicit Riches. Dutch Trade in the Caribbean 1648-1795* (Leiden: KITLV press, 1998); Ana Crespo Solana, *América desde otra frontera. La Guayana Holandesa (Surinam) en el siglo XVIII* (Madrid: CSIC, 2006).

²¹ Ana Crespo Solana y Nigel Nayling, "Introduction: Forestry, Shipbuilding and Timber Supply in the Age of Discovery", y los artículos siguientes elaborados por miembros del Proyecto ForSEADiscovery, en *The management of Iberian Forest Resources in the Early Modern Shipbuilding: History and Archaeology*, eds. Reinaldo Varela Gomes y Mario Varela Gomes (Lisboa: IAP, 2015), 1-4. Rafal Reichert, "El comercio directo de maderas para la construcción naval Española y de otros bienes provenientes de la región del Báltico sur, 1700-1783", *Hispania. Revista Española de Historia*, 76, no. 252 (2016): 129-157.

²² Milja van Tielhof, *The Mother of all Trade": The Baltic Grain trade in Amsterdam from the late 16th to the Early 19th century* (Leiden: Brill, 2002), 36.

²³ Ana Crespo Solana, *El comercio marítimo entre Amsterdam y Cádiz, 1713-1778* (Madrid: Banco de España, 40, 2000), 32-37.

²⁴ Jaap De Bruijn, "Scheepvaart in de Noordekijke Nederlanden, 1580-1650", en *Algemene Geschiedenis der Nederlanden*, 7 (Haarlem: 1979), 137-155, 138-139.

²⁵ Este dato está en Nationaal Archief (N.A), La Haya, *Inventaris van het archief van de Directie van de Levantse Handel en de Navigatie in de Middellandse Zee (1614), 1625-1826 (1828)*. Inventaris Nummer 1.03.01, Levantse Handel 173.

toda la cadena de escalas de puertos mediterráneos desde Cádiz, entrada al Estrecho de Gibraltar, hasta los puertos de Asia Menor. No obstante, el convoy del *Straatvaart* (navegación que cruzaba el Estrecho de Gibraltar), como se le denominó en la época por los propios mercaderes, realizaba un largo periplo por diversos puertos de la costa atlántica europea y conectaba con el Báltico donde recogía productos que luego transportaba al Mediterráneo.²⁶ No es de extrañar que la apertura del primer consulado de Sevilla de 1615 casi coincidiera con otros consulados que la Sociedad del comercio de Levante abrió en Livorno (1612), Alepo (1613), Venecia (1614), Génova (1615) y Argel (1616).²⁷ Esto se basaba en la intención de las casas de comercio de Ámsterdam reunidas en torno a esta sociedad, de potenciar la ruta de escalas portuarias mediterráneas que ahora ampliaban también a algunos puertos del Levante español como Alicante, Málaga o Mahón. Sin embargo, Cádiz se convirtió en una escala importante previa al paso del Estrecho de Gibraltar. Los cónsules holandeses en Cádiz tenían también el cargo de comisario de la Sociedad para el comercio de Levante. Con esta misión, el cónsul debía anotar los barcos holandeses que salían y entraban en la bahía de Cádiz para descargar y volver a cargar las mercancías que los consignatarios holandeses tenían almacenadas en esa ciudad antes de continuar su rumbo otros puertos.²⁸

En Andalucía los buques holandeses formaban una parte tan activa en la dinámica portuaria que su presencia era incluso necesaria en el comercio de escala, que los holandeses, al igual que los catalanes, denominaban *port à port*.²⁹ En Sevilla y Cádiz, el comercio flamenco estaba establecido desde los inicios del siglo XVI, y hay pruebas de que los mercaderes flamencos utilizaban los convoyes holandeses desde época muy temprana. Por ejemplo, en Málaga, la Corona española decretó el embargo de navíos holandeses en 1623 provocando el descontento de las autoridades y comerciantes locales que veían como no podían recibir sus mercancías que navegaban a bordo de los convoyes holandeses. Este comercio con Málaga no fue algo novedoso como resultado de la Tregua de los Doce años, pues los navíos holandeses eran habituales proveedores de la ciudad desde mucho antes. Una “*Descripción de la ciudad de Málaga*” de 1587 afirma que los navíos holandeses cargaban en este puerto sobre todo vino, higos, almendras, telas de Granada, paños de Baeza y Córdoba y seda, e introducían telas francesas y flamencas, maderas y tablas de Flandes, e incluso seda de Calabria y Sicilia, que generalmente se destinaban a la re-exportación a otras zonas, utilizándose el puerto de Málaga para la redistribución de productos, que llegaban desde Cádiz, desde otros puertos mediterráneos, o directamente desde los almacenes de Ámsterdam.³⁰ Otro ejemplo: en Alicante, los holandeses incrementaron su predominio en el transporte marítimo durante la Tregua de los Doce años, haciendo crecer el comercio de especias, lana y sal, y nombrándose incluso un cónsul para esta ciudad, en 1611 en la persona de Alonso Cortejo.³¹ Este comercio de Levante, al igual que otros ramos de la navegación fue sometido a una

²⁶ Jonathan I. Israel, “The Phases of the Dutch *straatvaart* (1590-1713). A Chapter in the Economic History of the Mediterranean”, *Tijdschrift voor Geschiedenis*, no. 1 (1986): 1-30.

²⁷ N.A, *Inventaris van het Archief van de Directie van de Levantse Handel en de Navigatie in de Midellandse Zee (1614) (1625-1826)*, (1828), Inv. Nummer 1.03.01. 173.

²⁸ N.A, *Levantse Handel*, 173; StadsArchief (anterior Gemeente Archief Amsterdam), *Archief van Oostersche Handel en Reederijen*, 78, 444 “Institutie van de kamer der Directeuren van den Levantse Handel en navigatie in de Middellandsche zee”.

²⁹ Crespo Solana, *El comercio*, 89-90.

³⁰ Archivo Real Academia de la Historia (RAH), Manuscritos 9-6114 “Descripción de la ciudad de Málaga”.

³¹ Vicente Montojo Montojo, “Guerra y paz bajo Felipe III: el comercio del Levante español y sus relaciones clientelares, familiares y profesionales”, *Chronica Nova* 31 (2005): 349-378.

reorganización entre 1650 y 1730 que afectó a su rentabilidad y eficacia organizativa en relación a la salida de convoyes, al pago de tasas y las visitas que debían hacerse a los navíos en los puertos de arribadas.³²

Entre Münster y los años posteriores a la Guerra de Sucesión a la Corona española, las relaciones entre ambos países fueron bastante complejas y con diferentes altibajos políticos, entretejidas en torno a los amplios mercados integrados en el imperio territorial hispano y con la competencia inglesa y francesa como telón de fondo. Esta situación duraría prácticamente hasta la década de 1740. Los tratados firmados entre 1650 y 1673 incidieron con mayor minuciosidad en las reglas de cooperación comercial y en la navegación. El Tratado de La Haya de 1650 y el firmado en dicha ciudad en 1673 se caracterizaron por una mayor incidencia en el deseo de solventar peticiones de los intereses particulares así como confirmar el libre acceso de los holandeses al mercado regional andaluz y a las exportaciones coloniales. Esta última permisión era algo ambigua ya que implicaba que, aunque los holandeses no podían comerciar directamente desde Holanda con la América española, sí que podían acceder a los negocios de reexportaciones coloniales tomando como base Andalucía.³³ Las instituciones españolas quisieron obtener ventajas fiscales, pues se ordenó que a partir de entonces se colocaran en puertos andaluces, integrantes del cinturón aduanero, unos contadores para registrar únicamente, el tráfico holandés en su volumen, composición y rendimiento fiscal. Los mercaderes holandeses en Sevilla y Cádiz deseaba evitar esa fiscalidad, algo que a la larga incluso les llevó a tener problemas incluso con sus propios consulados, sobre todo ya entrado el siglo XVIII, dándose situaciones incluso no exentas de picaresca propiciadas.³⁴ Generalmente, las estipulaciones que reglaban el comercio y la navegación entre puertos españoles y holandeses se cumplían aunque pronto empezó a haber problemas con los pasaportes donde debía especificarse la carga de los navíos sellada por los oficiales del Almirantazgo.³⁵ Este tratado llegó a incluir tres novedades: que los oficiales del contrabando evitasen las visitas a los buques holandeses en puertos españoles, una reducción de la lista de mercancías prohibidas (y susceptibles de ser consideradas como contrabando) y una mayor flexibilidad en relación a lo que se entendía como delito de “*comercio con el enemigo*”. Este delito otorgaba a las autoridades portuarias españolas la competencia de embargar y confiscar navíos y cargamentos cuando se sospechase que los barcos traían productos procedentes de lugares con los que España estaba en guerra. Y los mercaderes tenían que solventar el problema mediante el pago del indulto como sucedió con el negociante judío de origen holandés, afincado en Cádiz, Abraham de Sadeler en mayo de 1693, quien era consignatario del Almirantazgo de Ámsterdam.³⁶ Uno de los escenarios de entendimiento económico y político continuó siendo los negocios relacionados con la guerra, los asientos de aprovisionamientos para la construcción naval,³⁷ o el negocio de la sal en la Bahía de Cádiz. Debido a la guerra entre Holanda y Portugal (1657-1660) los holandeses se vieron impedidos a extraer sal en Setúbal por lo que la buscaron en las salinas de Andalucía Occidental. La cooperación naval en la Batalla de Messina, comandada por el Almirante De Ruyter, en 1673-1675, fue remunerada en sal y en “moneda de molino” en un asiento firmado en Cádiz en 1679, que se prolongó

³² Jan Garbrand Nanninga, *Bronnen tot de Geschiedenis van den Levantse, 1727-1765*, v. 3 (La Haya: 1952), 98, 162.

³³ Manuel Herrero Sánchez, “La Monarquía Hispánica y el Tratado de La Haya de 1673”, *V Coloquio Hispano-holandés de historiadores, Diálogos Hispánicos*, Jan Lechner y Harm Den Boer, n° 16 (1995), 105 y ss.

³⁴ Archives Generales du Royaume, *Belgique*, (AGRB.), Secrétaire d’Etat et de Guerre, 675.

³⁵ *Tratado de La Haya*..., 1652, Artículo 8. 149.

³⁶ N. A. Inventaris van de Admiraliteit van Amsterdam in Spanje, 1678-1689, en buitengewoon gezant van Willem III in Spanje, 1680-1687(Archief Admiraliteit), Invr. 10. Diciembre de 1693.

³⁷ N.A. Inventaris Admiraliteit, 10. Letter, September, 13, 1692.

hasta 1715.³⁸ A principios del otoño de 1678 el Almirantazgo de Ámsterdam extrajo hasta 10.000 lastres de sal.³⁹ Otro negocio en el que se establecerían colaboraciones hispano-neerlandesas será el de la exportación de lana, a comienzos del siglo XVIII.⁴⁰

En este marco general, la supervivencia comercial dependió siempre de las capacidades de los mercaderes neerlandeses para monopolizar los accesos al amplio mapa de puertos-factorías con los que mantenía comercio⁴¹. Este esfuerzo seguirá aún evidente tras su relativo declive en 1672 cuando consolidaron su rango como intermediarios y transportistas en muchas economías regionales así como en ciertos circuitos financieros que relacionaban algunas capitales europeas con Ámsterdam, con la plata americana y con el trasvase de metal a los mercados asiáticos. Su posición de monopolizadores de servicios fue posible, en el caso español, gracias a una confluencia de intereses: las casas comerciales de Ámsterdam hacían uso de socios y mercaderes viajeros que emigraban con encargos de tipo económico a Cádiz, desde 1680, década en la que muchas casas de comercio flamencas y holandesas de Sevilla se trasladan a la bahía de Cádiz, especialmente aquellos mercaderes que trabajaban como consignatarios de convoyes procedentes del norte de Europa. Esto se acentuaría después de la Guerra de Sucesión y sobre todo a partir del nombramiento oficial de Cádiz como capital institucional de la Carrera de Indias en 1717. En esta ciudad los mercaderes de origen neerlandés tenían un lazo muy fuerte con la comunidad denominada “*antigua y noble nación flamenca*”, que desde el siglo XVI había acogido a los inmigrantes y viajeros de esta nacionalidad en las ciudades de la Monarquía Hispánica.⁴² La existencia de esta nación flamenca, muy numerosa en Cádiz, y los acuerdos comerciales hispano-neerlandeses, sobre todo en relación a la navegación y escala en puertos españoles de la flota de Levante, significó una interesante oportunidad para los mercaderes holandeses que viajaron a España para comerciar ya que pronto lograrían desviar muchos de sus barcos del convoy que cubría la ruta entre Ámsterdam y Cádiz hacia puertos americanos, algo que empieza a suceder, al menos que se pueda constatar documentalmente, desde la década de 1690. En aquellos años Martín Guillermo Van Hemert, nacido en Haarlem, viajó a Cádiz como consignatario de la flota del Mediterráneo y reconoció haber enviado un buque holandés al puerto de Veracruz, registrado en la flota española de las Indias, ya que a causa de la crisis producida por las guerras no había podido enviar el barco a los puertos de Levante. Van Hemert afirmaba en su testamento que sus negocios eran “*consignaciones, fianzas y comisiones de distintas personas, mis correspondientes, vecinos de las provincias del norte*”.⁴³ La cooperación comercial entre flamencos y holandeses en la capital del comercio español con América es un caso extraordinario de *network reciprocity*.

3. Cádiz: punto nodal en una red espacial marítima-comercial

³⁸ Archivo Histórico Nacional de Madrid (AHNM) Estado, Libro 683, leg. 609, n° 234. Consulta del Consejo de Estado relativa a otra del gobernador de Hacienda sobre los Almirantazgos de Holanda, sobre las salinas de Andalucía, minuta s.f. (1715?).

³⁹ N.A. Archieven van de Nederlandse Gezanten en Consuls tot 1813. Archief Admiraliteit, (Van Schonembergh o Archief Commissaris van de Admiraliteit van Amsterdam in Spanje, Invr. 24-32. Letter of Francisco de Schonembergh to Francisco de Montehermoso, November, 22. 1678.

⁴⁰ Carmen Sanz Ayán, “Las redes financieras franco-holandesas y la lana en el tránsito del siglo XVII al XVIII”, en *El negocio de la lana en España*, ed. Agustín González Enciso (Madrid: 2001), 77-108.

⁴¹ Ana Crespo Solana, “Merchants and Observers. The Dutch Republic’s commercial interests in Spain and the Merchant Community in Cadiz in the Eighteenth Century”, *Dieciocho. Hispanic Enlightenment*, 32, no.2 (2009): 193-225.

⁴² Ana Crespo Solana, *Entre Cádiz y los Países Bajos. Una comunidad mercantil en la ciudad de la Ilustración* (Cádiz: Fundación Municipal de Cultura, Cátedra Adolfo de Castro, 2001).

⁴³ Archivo Histórico Provincial de Cádiz (AHPC), notarial archives 9/1578, p. 514. Van Hemert passed away in Cadiz in 1715.

La presencia de negocios neerlandeses en los puertos andaluces, especialmente Cádiz, Sevilla y Málaga, se entiende, pues, en un contexto de relaciones económicas de larga duración, en unas relaciones sociales con el entorno reflejadas en la convivencia de los mercaderes neerlandeses con la nación flamenca, y en la logística portuaria del territorio andaluz que favorecía la conexión marítima con el Levante y con las rutas del Atlántico hispano, sobre todo para la obtención de plata. Para el caso español, puede decirse que el origen de la estrecha relación entre flamencos y holandeses en las ciudades españolas está en los estados de Flandes, donde desde el siglo XVI se controlaban importantes intercambios económicos entre Amberes y Brujas con la Península Ibérica al amparo de las relaciones políticas y diplomáticas existentes entre estas regiones dentro de la órbita del Imperio Habsburgo. Las relaciones económicas propiciaron diásporas recíprocas tanto de mercaderes castellanos que se marcharon a Flandes como al revés, al haber muchos flamencos involucrados en negocios dentro de la fragmentada Monarquía Hispánica.⁴⁴ Fue J.G Briels en su libro, *Zuidnederlandse immigratie*, publicado en 1978, quien señalaba como fue en los años comprendidos entre 1585 y 1589 cuando se produjo una gran migración de mercaderes y artesanos desde las ricas provincias del sur a las que aún estaban libres de la guerra en el norte de los Países Bajos, y antes de finales de ese siglo, unas 80.000 familias volvieron a partir en dirección a España y Portugal.⁴⁵ Una parte considerable de esta emigración se asentó en las ciudades comerciales de la periferia española. Eran mayoritariamente comerciantes, que viajaban para comerciar y aprender el oficio de mercader en los puertos relacionados con el comercio mediterráneo y atlántico-americano. A pesar de la leyenda negra, los siglos XVI y XVII conocieron una fuerte afluencia de neerlandeses a España y su presencia solo se vio enturbiada por la persecución de la que fueron víctimas una buena parte de artistas, cartógrafos, comerciantes, músicos, pintores y escritores originarios de las provincias de Flandes, en algunos casos incluso sin razón aparente.⁴⁶ Los negocios monopolizados desde Flandes y Brabante propiciaron desarrollos económicos claves en algunas ciudades de la Corona de Castilla y muchas familias de negociantes flamencos se asentaron también en Sevilla con objeto de comerciar con la América hispana.⁴⁷ A lo largo del siglo XVII las sedes de estos negocios pasaron a controlarse desde Ámsterdam debido en parte a una elevada migración de mercaderes a Ámsterdam.⁴⁸ Tras la firma de la paz de 1648 la afluencia migratoria de neerlandeses en dirección a las ciudades comerciales de la periferia geográfica española aumentó, especialmente las ciudades de Sevilla y, sobre todo desde 1680, Cádiz. En Cádiz, la “*Antigua y noble nación flamenca*” española constituía una institución con un fuero propio;⁴⁹ un consulado que llevaba adscrito el cargo de “Comisario de los convoyes de Ostende” y una cofradía y capilla de enterramiento colectivo (la Capilla de San Andrés de los Flamencos).⁵⁰ Los mercaderes holandeses disponían de un pequeño consulado nombrado por acuerdo entre los Estados Generales y la corona española aunque la mayor parte de los mercaderes de origen holandés parecían preferir pertenecer a la “Noble Nación Flamenca” que le otorgaba más facilidades de convivencia social y económica.

⁴⁴ Raymond Fagel, “Spanish Merchants in the Low Countries: Stabilitas Loci or Peregrination”, en *International Trade in the Low Countries (14th-16th centuries): Merchants, Organisation, Infrastructure, Proceedings of the International Conference, Ghent-Antwerp*, eds. Peter Stabel, Bruno Blondé & Anke Greve, (Leuven; Apeldoorn: Garant,1997), 87-104.

⁴⁵ J. Briels, *Zuid-Nederlandse immigratie, 1572-1630* (Haarlem: Fibula-Van Dishoeck, 1978).

⁴⁶ Werner Thomas, *La represión del protestantismo en España, 1517-1648* (Leuven: University Press, 2001).

⁴⁷ Stols, *De Spaanse Brabanders*. Raymond Fagel, *De Hispano-Vlaamse wereld. De contacten tussen Spanjaarden en Nederlanders, 1496-1555* (Brussel; Nijmegen: Archief-en Bibliotheekwezen in België, 1996).

⁴⁸ Briels, *Zuid-Nederlandse immigratie*; Oscar Gelderblom, *Zuidnederlandse Kooplieden en de opkomst van Amsterdamse stapelmark (1578-1630)* (Hilversum: Verloren, 2009).

⁴⁹ Crespo Solana, *Entre Cádiz y los Países Bajos*.

⁵⁰ Ana Crespo Solana, “El Patronato de la Nación Flamenca gaditana en los siglos XVII y XVIII: trasfondo social y económico de una institución piadosa”, *Studia Historica. Historia Moderna*, no. 24 (2002): 297-329.

Al menos, eso dicen las estadísticas.⁵¹ Su ciudadanía, también estaba relacionada con su condición de mercaderes, a veces sospechosamente aliados de los rebeldes, pero sobre todo, interesados en la propia prosperidad comercial de las ciudades donde se asentaron porque en ello iba el porvenir de sus vidas y sus negocios. Tenían sus propios mecanismos de organización interna que dependía de la naturaleza de cada colonia, y de sus propios discursos de auto identificación o autodefinition (eso que denominamos identidad) y que está presente en la documentación existente. Se definían a ellos mismos como “nación”, que era para ellos una entidad legal, administrativa y, se podría decir, religiosa, donde las relaciones de confianza (*trust*) eran algo fundamental para determinar la cohesión interna, sobre todo las buenas relaciones entre los ciudadanos más arraigados y el resto de la corporación, la mayor parte transeúntes de larga duración.⁵² Era un concepto de nación que no es como lo entendemos hoy día sino que es una categoría histórica referente a la comunidad. En la documentación de la “Nación flamenca”,⁵³ el término hace alusión a contextos regionales, religiosos y lingüísticos más que nacionales en sí. Esto hay que entenderlo en un contexto donde las identidades se estaban construyendo en torno a la religión y la lengua, aunque estos aspectos puedan ser manipulados en el momento de un exilio político, económico o religioso.⁵⁴ El concepto nación también aparece como sinónimo de corporación (aparece así en los memoriales de la nación flamenca a la Junta de Dependencias de Extranjeros),⁵⁵ y las profundas conexiones de sangre e intereses comunes existentes en una comunidad local facilitaban la creación de vínculos socio-institucionales. La comunidad y el término nación así se identificaban con una identidad cultural, y se asociaba a la pertenencia a una monarquía identificándola con sus territorios (esto es relevante en el caso de la Monarquía Hispánica), reinos, provincias, o lugares. Era, en definitiva, una comunidad bien integrada y arraigada en la sociedad española y bastante numerosa en relación a la población existente en la ciudad en la época. Como miembros de la comunidad, los neerlandeses que estaban adscritos a la nación flamenca tenían derecho a representación y hacer valer sus intereses ante las autoridades locales, cosa que hicieron repetidas veces en diversos memoriales que presentaron a la Junta de Dependencias de Extranjeros desde 1716.⁵⁶ Muchos neerlandeses procedentes del norte de los Países Bajos preferían adscribirse a la nación flamenca en vez de al consulado holandés de la ciudad por diversos motivos sociales (la capacidad de la nación flamenca de darles una ciudadanía de personas de confianza en el seno de la sociedad española), económicos (el hecho de que muchos neerlandeses del norte eran consignatarios de mercancías que venían a nombre de mercaderes flamencos) y también institucionales ya que el ser flamencos les daba la posibilidad de acogerse y verse protegidos por los mecanismos institucionales que tenían la nación flamenca, uno de los cuales era la capacidad de defenderse corporativamente ante las autoridades españolas a través de la figura del mayordomo o el Juez conservador.⁵⁷

La comunidad neerlandesa estaba bien integrada y arraigada en la sociedad española y era numerosa desde el punto de vista poblacional. La migración fue una constante en la consolidación de esta comunidad pues a lo

⁵¹ Crespo Solana, *Entre Cádiz y los Países Bajos*, 133 y ss.

⁵² Ana Crespo Solana, “Elementos de transnacionalidad en el comercio flamenco-holandés en Europa y la Monarquía Hispánica”, *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, Anejo X (2011): 55-76.

⁵³ Esta documentación está en: Archivo Diocesano de Cádiz (ADC).

⁵⁴ Karen E. Spierling y Michael J. Halvorson, *Definitions of Community in Early Modern Europe* (London: Ashgate, 2008).

⁵⁵ AHNM, Estado 623, 2, expediente 532.

⁵⁶ Ana Crespo Solana y Vicente Montojo Montojo, “La Junta de Dependencias de Extranjeros (1714-1800): Trasfondo socio-político de una historia institucional”, *Hispania. Revista Española de Historia*, 69, no. 232 (2009): 363-394.

⁵⁷ Crespo Solana, *Mercaderes Atlánticos*, 106-117.

largo de casi tres siglos su número aumento debido no solo a los nacimientos de nuevas generaciones hispano-flamencas sino a que fueron receptáculo de nuevas oleadas de emigrantes mercaderes procedentes de todas las provincias de los Países Bajos en general. Según datos cuantitativos tomados del entrecruzamiento de fuentes notariales, la tendencia migratoria neerlandesa a Cádiz fue incrementándose a partir sobre todo de la década de 1660, produciéndose un elevado aumento entre 1710 y 1740, años en los que se estanca para detenerse casi totalmente poco después.⁵⁸ De acuerdo a lo que los propios emigrantes afirmaban en sus testamentos, su procedencia geográfica varió a lo largo de estos años. Entre 1650 y 1699 el mayor porcentaje de emigrantes procedía de las provincias de Flandes (25%) y de Brabante norte y sur (48%) aunque llegaron comerciantes y artesanos de la provincia de Holanda (14,5%), de Zelanda (0,5%) y de otras provincias, como Overijssel o Noord-Holland (12%) a donde se habían desplazado familias de negociantes que huían de la crisis económica que se vivía en los Países Bajos meridionales y que ahora enviaban a sus hijos a viajar y a aprender el oficio de comerciante en España. Después de 1700 la afluencia migratoria varió en lo referente a la distribución de su procedencia geográfica: mientras que los oriundos de Holanda y Zelanda aumentaron (24%) disminuyó el número de personas procedentes de las dos Brabantes (29%). No obstante, muchos emigrantes neerlandeses decían ser “*oriundos de Flandes*” (41%) cuando en verdad procedían de diversas ciudades del norte o del sur que no estaban realmente en la provincia de Flandes. La existencia de esta nación flamenca, su honorabilidad como ciudadanos de la Monarquía Hispánica y su crédito como comerciantes en la sociedad española de antiguo régimen les hacían aptos a la hora de asumir riesgos y obtener beneficios de los negocios hispano-americanos de Cádiz. Esto era importante porque la colonia estaba jerarquizada internamente y las familias de flamencos con más tiempo en la ciudad formaban una elite establecida que daba más o menos cobijo a los recién llegados, y a un buen número de transeúntes de larga duración, a veces con estancias superiores a los diez años que eran los que principalmente hacían labores de consignación y en parte llevaban el peso activo de los negocios de las sucursales.⁵⁹

Entre 1715 y 1730 residía en Cádiz un número aproximado de 152 hombres de negocios dedicados a los negocios portuarios de la consignación de buques y servir como socios apoderados de las casas de comercio de la Sociedad holandesa para el comercio de Levante de Ámsterdam.⁶⁰ Algunos de estos residentes temporales llegaban ya como correspondientes y factores en la ciudad de importantes firmas ya asentadas en otras ciudades españolas, Madrid, Sevilla o Málaga. Algunas compañías abrieron una sucursal en El Puerto de Santa María, importante antepuerto gaditano, trasladándose a Cádiz para realizar algún negocio concreto que necesitase la supervisión personal. Fue el caso de la residencia en la ciudad de la compañía formada por la viuda de Manuel Guillermin, Clara María Garrasín y su yerno, el también holandés Juan Clocquesser. Esta compañía se instaló en Cádiz desde 1721 a 1723 con objeto de introducir paños negros entrefinos de Leiden. La firma de Leiden que los suministraba era Abraham Mosquitel & co. Con los envíos de dichos géneros proveían a la tienda de un mercader flamenco de la calle Juan de Las Andas, Pedro Verhulst.⁶¹ A cambio, enviaban frutos agrícolas a Ámsterdam a la consignación de Juan Morim, quien se encargaba de recogerlos en el puerto y depositarlos en

⁵⁸ Crespo Solana, *Mercaderes Atlánticos*, 115.

⁵⁹ Ana Crespo Solana, “Flandes y la expansión mercantil europea: origen y naturaleza de una red atlántica (siglos XV-XIX)”, *Flandes y Canarias. Nuestros orígenes nórdicos*, 3 (Tenerife: Cabildo, 2007), 13-81.

⁶⁰ N.A Levantse Handel, 279. Citado en: Crespo Solana, *El comercio*, 145.

⁶¹ AHPC. p.n. 9/1584, Fol. 755 y v. Declaración de compra-venta, 7 de noviembre de 1721.

los almacenes del Almirantazgo para su distribución.⁶² Algunos de estos negociantes aparece como habitantes de Cádiz en el censo que se hizo en la ciudad en 1713 y estaban naturalizados como miembros de la nación Flamenca.⁶³ Hay que resaltar, sin embargo, que solo 26 de los 152 comerciantes localizados en los protocolos notariales aparecen en el citado censo por lo que una parte de ellos eran comerciantes transeúntes que se habían instalado en Cádiz para negociar durante unos años. Además, se conoce la llegada masiva de nuevos inmigrantes a partir de 1713 debido al incremento del número de contratos de compañías de negocios que se hacen en la década de 1720 en donde aparecen nuevos nombres. Muchas de estas familias estaban arraigadas en la sociedad gaditana, como los Van Kessel, Coghen y Montefrío, Conique, Snellincq, Hercq y Vandentrille. Los miembros de estas familias eran componentes de firmas ya reconocidas en la ciudad desde hace al menos dos generaciones. Entre los casos ejemplares están los hermanos Conique, Juan Agustín y Andrés Ignacio que establecieron su compañía entre 1701 y 1707 y cuyos accidentados negocios con los puertos de Santiago de Cuba, Nueva España y Cartagena de Indias se alargaron hasta el año 1722.⁶⁴ La Casa de la Contratación también otorgó algunas licencias de pasajeros a Indias a mercaderes flamencos y holandeses.⁶⁵ Puede ejemplificarse el caso del coronel Juan Guillelmin, originario de la provincia de Zelanda, militar, casado con una mujer española, María de la Concepción Valenzuela, y sus criados Pedro Tosi, natural de Barcelona y Guillermo Cornelio, natural de Vic, a Santo Domingo.⁶⁶ Otros casos ilustran la experiencia de algunos que fueron a América con cargos a desempeñar. En 1710 Guillermo Tomás de Roo se embarcó con su familia con destino a Maracaibo para ejercer allí de gobernador y capitán general de Mérida y La Grita.⁶⁷ Algunos ejemplos semejantes dan información de familias cuyos miembros estaban emparentados entre ellos y vinculados por los negocios. Es el ejemplo de la viuda de Juan Van Haure, Adriana van Kessel, que tenía negocios con Thomas Antonio Coghen y Montefrío: la familia del cónsul Jacobo Vermolen, quien otorgó la emancipación a su hijo Juan Joseph en 1723 en vista a participar de los negocios familiares. Juan Joseph recibió su “*carta de emancipación*” al cumplir los 20 años junto a 1000 doblones de a 2 escudos de oro (unos 4000 pesos escudos de plata) por cuenta de la herencia paterna, más la capacidad de “*tratar y contratar con bienes adquiridos por la familia*”, tanto en España como fuera de ella. Es muy interesante este ejemplo y la existencia de estas “*cartas de emancipación*” para observar la estricta continuidad de los negocios familiares.⁶⁸

Era muy normal que estas familias asentadas en la ciudad acogieran a inmigrantes que probaban suerte en el mundo de los negocios. Así hay casos de transeúntes que se inician en las prácticas comerciales sirviendo en las casas de comercio ya formadas. Muchos de estos inmigrantes tuvieron además la suerte de quedar perfectamente integrados en la vida socioeconómica gaditana a través de un matrimonio aventurado: es el caso de Juan Baptista Coppenoll, que fue sirviente en la casa de Nicolás Snellincq fundó su propia compañía hacia 1715, fecha en que contrajo matrimonio con la hija de su promotor Isabel María Snellincq. En 1717 los negocios de Coppenoll eran bastante prósperos, asistiéndole en su casa de comercio, ya independizada de la de su suegro,

⁶² AHPC.p.n. 20/4949, Fol. 27-28v. Poder dado a Hugo Coauss para cobrar el procedido de dichos envíos en Leiden, 18 de enero de e1723.

⁶³ Archivo Histórico Municipal de Cádiz (AHMC) Padrón de 1713, N° 1003.

⁶⁴ AHPC.,p.n. 9/1585, Fol.. 267-273v.

⁶⁵ AGI. Contratación 5527 N.4. R.7. Expediente.

⁶⁶ Crespo Solana, *Mercaderes Atlánticos*, 124.

⁶⁷ AGI. Contratación 5796, L.1. F. 315-317v. January, 20, 1710.

⁶⁸ AHPC.p.n. 23/5322, Fol.. 474-475v.

otro transeúnte originario de Amsterdam, Jan van Der Sloten.⁶⁹ Aparte de estas familias pudientes y ya conocidas, son muchos los casos de compañías contratadas por flamencos y holandeses avecindados, como la formada por Eduardo Cornelis y Diego Van Haure. También destacan los holandeses Van Hemert, cuyo ramo familiar llegó a Cádiz procedentes de Ámsterdam. En su origen eran originarios de una familia de pañeros de Haarlem pero hasta allí habían llegado sus ancestros procedentes de Amberes por lo que decían ser “*flamencos*” en sus dos asentamientos españoles: Sevilla y Cádiz. De los dos nacidos ya en Cádiz, Francisco Joseph y Gaspar Gregorio, éste último partirá hacia Nueva España en la flota de Fernando Chacón con una encomienda de su hermano y con la intención de adiestrarse en los negocios americanos. Para esta época los negocios de la familia Van Hemert abarcaban una red de puertos europeos y americanos.⁷⁰

La unión de sus intereses familiares y económicos con sus países de origen, además de su inclinación americana también era un factor que daba movilidad a estas compañías. Era muy común que al menos uno de sus componentes viajase hacia los puertos marítimos norte-atlánticos. Generalmente este socio viajero era el no avecindado, el transeúnte, el que quizás no tenía intención ni posibilidades de mantenerse como ciudadano de la ciudad de acogida temporal. También podía ser el interés familiar lo que le ataba a su ciudad natal. Es un ejemplo, la firma formada en 1716 por Fernando Arroy, miembro de la “*nación flamenca*” y Juan Baptista Scholt, natural de Gante. El último llegó a Cádiz en ese mismo año, y después de formada la compañía, marchó inmediatamente a Flandes para satisfacer encargos de la firma gaditana que había establecido.⁷¹ A diferencia de los neerlandeses que se adscribían a la nación flamenca, los miembros adscritos al consulado holandés eran una auténtica minoría, que conservaban su “*fuero de extranjería*”. En 1765 estaba integrado por Octavio Barbou, Juan Lespinasse, Francisco Heegeman, Pedro Brack, Cornelio Van Linterlo, Juan Beumer, Constancio Albertini, José Pedro Heegeman y Miguel Woenigh.⁷² El grupo de negociantes asentados y avecindados constituye un número menor que el de los transeúntes, y sus actividades comerciales se hallan amparadas bajo la estructura de su nación. No hay mucha diferencia entre las actividades económicas que realizaban los vecinos y los residentes temporales. La única diferencia está, tal vez, en que los primeros gozaban de un mayor prestigio económico y social en la ciudad. En un número de testamentos recogidos durante años y algunos otros pertenecientes a los negociantes de familias asentadas y de transeúntes, es posible ver este matiz diferenciador. Algunos avecindados eran propietarios de fincas e inmuebles en la ciudad y en el entorno agrario. La propiedad de algún medio de producción iba, generalmente unida a la vinculación social con sectores privilegiados de la sociedad gaditana del momento, como es el caso del flamenco Francisco Henquel, natural de Ypres. Era propietario de fincas en Rota y estaba relacionado con la familia de regidores perpetuos de Baeza. A comienzos del siglo XVIII tenía formada compañía de negocios con América junto a su sobrino Juan Antonio Hendrix. Otros casos hacen referencia a las relaciones de estos neerlandeses gaditanos con los miembros de la Real Armada o con los administradores de Aduanas y Rentas reales, como fue el caso de Guillermo de Graaf y su negocio de sal. Este mercader, familiar del que fuera pensador ilustrado, autor de los *Discursos mercuriales*

⁶⁹ AHPC. p.n. 5/991, Fol. 26-31v.

⁷⁰ AHPC. p.n. 9/1583, Fol. 324 y v.; and 9/1583, fol. 553-557v.; Margarita García-Mauriño-Mundi, *La pugna entre el Consulado de Cádiz y los jenízaros por las exportaciones a Indias (1720-1765)* (Sevilla, 1992), 305-310; AGI, Contratación 5470 N.2. R. 160. July, 28. 1720.

⁷¹ AHPC. p.n.5/991, fol. 84-85v. March, 7. 1716.

⁷² Crespo Solana, *Mercaderes Atlántico*, 122.

económico-políticos, tenía arrendada una salina y proveía a Esteban Van Uchelen de lastres de sal para cargar los buques de retorno a Ámsterdam.⁷³

4. Funcionalidad

El comercio flamenco y holandés en Andalucía se había basado en dos pilares fundamentales alrededor de los cuales giraba el movimiento de la navegación que relacionaba los puertos peninsulares con el Báltico, el Mediterráneo, la costa atlántica europea y América. Estos dos pilares eran a) el comercio de productos (*gooderenhandel* o *warenhandel*), que consistía en el recibo de productos en consignación para ser almacenados o distribuidos en distintos mercados; y b) el depósito de dinero. Este depósito de dinero desempeñaba un papel importante de financieros o banqueros privados y en la mayor parte de las veces eran los mismos consignatarios y almaceneros de mercancías quienes se dedicaban a guardar dinero para el pago de los servicios generados de este comercio. Este dinero se utilizaba para el pago de importaciones a América o destinado a varios puertos del norte de Europa y viceversa. Parte de este dinero se empleaba en préstamos privados para la venta y distribución de productos: *Andalucía* (4,5%), *América* (62%) and *Levantse Handel* (31%).⁷⁴

Dada su naturaleza de proveedores y el hecho de que tenían una importante flota mercante los holandeses utilizaron muchos puertos atlánticos que les sirvieron como *nodal points*, y dado el impacto que este comercio atlántico de tránsito tuvo, la presencia de flotas holandesas se hizo notar en una extensa red de ciudades portuarias en el mundo hispano, afectando también a la Península Ibérica y no solo a las colonias americanas. Es casi imposible, por el momento, el montante real de negocios que las casas de comercio de Ámsterdam tenían organizado a través de sus redes de corresponsables y sucursales establecidas en la comunidad neerlandesa de Cádiz. Pero sabemos que un incentivo para esta afluencia de barcos, mercaderes y mercancías a estos puertos fue sin duda la plata americana, la cual financió muchos negocios europeos. En el tránsito del siglo XVII al XVIII uno de los mejores lugares del mundo para poder obtenerla de forma semi-legal era Cádiz. Según Henry Sée Cádiz era el principal centro del comercio holandés en España desde donde se traspasaba a Ámsterdam el 30% del metal de oro y plata que llegaba a este puerto andaluz. Según otro testimonio, una información recogida de unas “*Memorie vande Schepen*” por Jonathan Israel, en 1693 arribaron a la Isla de Wight un total de 123 barcos con cargamentos por valor de 142,700 florines (*guilders*), de los cuales, 22 venían de Cádiz cargados de plata por valor de 30, 800 florines. En este año este número solo era superado por los barcos cargados de sal procedentes de Setúbal.⁷⁵ Aunque todas estas cifras no son definitivas, parece que los holandeses obtenían un beneficio directo del negocio americano calculado en unos 10 millones de pesos en cargamento de retorno, después de los franceses (que conseguían entre 13 y 14 millones) y antes que los ingleses (cuyos beneficios oscilaban entre los 6 y los 7 millones).⁷⁶ Violet Barbour comprobó también que desde finales del siglo XVII, o incluso desde antes, una gran parte de la plata llegada a Ámsterdam (unos 3 millones de ducados según ella) era enviada desde la bahía gaditana,⁷⁷ y, si nos atenemos a la información ofrecida por Jan

⁷³ AHPC.p.n. 9/1583, Fol. 1089-1092v. Testamento de Guillermo de Graaf, Cádiz, December, 16. 1720. About Juan Enrique de Graaf, see: *Discursos Mercuriales Económicos-Políticos, 1752* (Madrid; Sevilla: Fundación el Monte, 1996).

⁷⁴ Crespo Solana, “Dutch mercantile networks”, 110.

⁷⁵ N.A, *Levantse Handel*, 7, 15 April 1693.

⁷⁶ Israel, *Dutch Primacy*, 148; Wim Klooster, *Illicit Riches*, 56-57.

⁷⁷ Violet Barbour, *Capitalism in Amsterdam in the Seventeenth Century*, (Baltimore: Johns Hopkins Press, 1950), 13-39.

de Vries y Ad van der Woude, casi con seguridad puede decirse que Cádiz era uno de los principales proveedores de plata a las casas comerciales de Ámsterdam.⁷⁸

Algunos escritos político-económicos de la época parecieron darle también importancia a la utilización de Cádiz como puerto-factoría por los holandeses. Jacques Le Moine de L'Espine afirmaba que los holandeses tenían negocios en las ciudades españolas de Bilbao, San Sebastián, Madrid, Sevilla y Cádiz, pero sobre todo en ésta última por tratarse de un puerto de mar abierto al océano atlántico, en la boca del Estrecho de Gibraltar y lugar donde se organizaban las flotas y galeones de América, negocio muy rentable para los mercaderes transeúntes y viajeros que pasaban por allí. Por esta razón se había situado un consulado y la colonia de mercaderes pagaba tributos al mismo para mantener y costear el comercio con esta ciudad.⁷⁹ El caso de Cádiz ha sido muy estudiado y es paradigmático debido a que era la capital principal del comercio español con América a partir de los años de 1680. Tras el paréntesis de crisis que supuso la Guerra de Sucesión a la corona española, y sobre todo a partir de los años de 1710, el comercio colonial español se repuso notablemente gracias al incremento de los buques de Registro donde se cargaban muchas mercancías extranjeras.⁸⁰ Parte de estos negocios estaban administrados por mediadores de las firmas comerciales de Ámsterdam quienes otorgaban un poder notarial a sus socios que se desplazaban a Cádiz para comerciar, vender sus mercancías, autorizar pagos de dinero y servir como consignatarios de los buques de las flotas. Muchos de estos consignatarios eran flamencos que actuaban al servicio de las casas de comercio holandesas.

A partir de los primeros años del siglo XVIII, en general, la estructura comercial de este intercambio económico no muestra grandes variaciones con el que se daba en la segunda mitad del siglo XVII, aunque sí algunas: las flotas holandesas extraían productos agrícolas (vino, aceite de oliva, pasas, almendras y frutos cítricos) y conducían a España granos del Báltico, pertrechos navales, papel, lino, manteca de Flandes, quesos, pescado en salazón y textiles. También traían a España añil, ébano, lienzos pintados, algodón labrado y en rama, azúcar, café y té, porcelanas, o canela en fardos enrollados, aparte de otros que se necesitaban para consumo interno en España, incluyendo trigo y hierro. Algunos de estos productos eran muy demandados en el sur y este de España para la alimentación y se hizo notar un incremento en la introducción de telas y “commodities” procedentes de Asia. Por ejemplo, Bernardo de Ulloa afirmaba en 1740 que uno de los principales ramos del comercio neerlandés, la especia traída de Asia, se consumía mucho en España y en América. La pasividad comercial de España favorecía que los holandeses continuaran actuando como uno de sus máximos proveedores de algunos productos.⁸¹ También se tomaban la libertad de introducir en los puertos españoles productos caribeños que ellos mismos traían desde sus propias colonias en las Antillas o de los territorios españoles. Un ejemplo interesante y paradójico de esto es el cacao. Un memorial de comerciantes de Cádiz explicaba en 1728 que era más rentable para ellos comprar el cacao a los holandeses que ellos mismos extraían de las costas de Venezuela, lo almacenaban en Ámsterdam y luego lo transportaban a Cádiz y, para colmo, era más barato que

⁷⁸ Jan de Vries y Ad van der Woude, *The First Modern Economy: Success, Failure and Preseverance of the Dutch economy, 1500-1815* (Cambridge: Cambridge University Press, 1997), 487.

⁷⁹ Jacques Le Moine de L'Espine y Isaac Le Long, *De Koophandel van Amsterdam naar alle gewesten der wereld*, 2 vols. (Rotterdam: 1780), 142.

⁸⁰ Antonio García-Baquero González, *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778*, 2 tomos (Cádiz: Diputación Provincial, 1988), 2ª edición; Ana Crespo Solana, *La Casa de la Contratación y la Intendencia General de Marina, 1717-1730* (Cádiz: Universidad de Cádiz, 1996).

⁸¹ Bernardo de Ulloa, *Restablecimiento de las fábricas y comercio español (1740)* (Madrid: Instituto de Estudios Fiscales, 1992), 91.

adquirirlo a través de la Compañía Guipuzcoana de Caracas.⁸² También introducían en Cádiz, tabaco de Barinas, que habían adquirido en las costas de Venezuela, aunque esto era ilegal por la existencia del llamado estanco del tabaco en España, desde 1636. Por contrapartida extraían de los puertos españoles, sobre todo de Cádiz, Málaga, Alicante, Barcelona o Bilbao: sal, lana, índigo, cochinilla y, especialmente metales preciosos. En 1701 la afluencia de las flotas descendió de nuevo por problemas bélicos (la guerra de sucesión a la corona española) pero a partir de 1710 se incrementó de nuevo con dos objetivos principales: mantener las escalas de las flotas en puertos andaluces y levantinos antes de seguir la ruta del Mediterráneo, y conectar con los mercados americanos a través de Cádiz, centro de apresto de las flotas españolas.

5. Redes

Una de las razones que explican la capacidad de estas familias de negociantes para conducir sus negocios con diferentes áreas de mercado es la red social y económica que estos mercaderes habían establecido. Una red social puede ser descrita como una “*informal association of a group of people based on a relation of trust and a continuous exchange of services or favours in a reciprocal system*”. Esta definición implica elementos de reciprocidad.⁸³ Esto puede apreciarse en el clásico ejemplo del uso del testaferrero en el comercio colonial español, una prueba de que las relaciones socioeconómicas dentro de este sistema se movían por una fuerza motriz de *network reciprocity* en la cual debían de intervenir, espacial y temporalmente, mecanismos de aumento de la red, inclusión de nuevos socios y búsqueda de aliados potenciales con el objeto de conseguir una marcha de negocios rentable y garante de la supervivencia de las propias redes. Así, la cooperación en este marco de relaciones puede ser definida como dispersa.⁸⁴ Con el fin de entender los dinamismos dentro de estas redes se ha utilizado el concepto de *Self-Organizing network*. Este término hace referencia a una teoría interdisciplinar aunque los historiadores hemos utilizado el concepto aceptado en Economía y en la Biología Evolutiva que define: “*núcleos complejos y flexibles que forman redes evolutivas integradas en el marco histórico correspondiente a los siglos de la Edad moderna e integrados por comerciantes, productores, comunidades y funcionarios gubernamentales*”. También se ha definido como “*redes comerciales flexibles de proyección internacional y basadas en relaciones de parentesco o de negocios*”. La *Self-organized* era una forma de vida que implicaba fenómenos de cooperación dentro del dilema social.⁸⁵ Generalmente, la mayor parte de los comerciantes se agrupaban en torno a compañías particulares u otras modalidades de cooperación mercantil (véase tabla 1), se diferenciaban bastante de aquellos que se insertaban en las grandes compañías de monopolio. De hecho, hay pocas referencias a esta participación en la colonia flamenca de Cádiz. Hay un caso interesante en la que un mercader holandés se relaciona con una Compañía de monopolio española. En 1753 Federico Timmerman, un negociante de Aalst, en el Brabante holandés, otorgó un préstamo a la Compañía de Granada de 23.833 reales y 3 cuartillos a través de sus factores en Cádiz, la firma *Timmerman, Hasenclever* y

⁸² AGI, Arribadas 12, “Memorial sobre el comercio del cacao que hacen los holandeses en Cádiz”, 11 Mayo 1728.

⁸³ Ana Crespo Solana, coord. *Comunidades transnacionales. Colonias de mercaderes extranjeros en el mundo atlántico, 1500-1830* (Madrid: Doce Calles, 2010), 15-29.

⁸⁴ Crespo Solana, “Merchants and the beating”, 87 y ss.

⁸⁵ Margaret Schulte-Beerbühl, “Merchant Empires: Mercaderes Hamburgueses en Londres y sus redes de comercio internacional (1660-1815)”, en Crespo Solana, *Comunidades transnacionales*, 103-123.

cía. Pero esto no parecía ser común.⁸⁶ Podía suceder incluso que estos mercaderes fuesen reacios a los negocios de algunas de las compañías de monopolio establecidas por la corona española en el siglo XVIII, como la Compañía Guipuzcoana de Caracas a la que los holandeses se oponían. Un memorial, de autor anónimo, presentado ante el Consulado, en mayo de 1728, acusaba precisamente a los negocios holandeses de los problemas que tenían, tanto esta nueva Compañía como los comerciantes particulares que querían fletar navíos de registro a Caracas, a pesar del decreto para reducir las imposiciones para la importación de dicho producto. La actividad de los holandeses en el comercio del cacao traía cuenta a los propios comerciantes españoles que veían bien abastecido el mercado, comprando el cacao a los consignatarios neerlandeses que, en muchas ocasiones, lo traían re-exportado de Ámsterdam. Es decir, la mayor parte de este cacao procedía de las actividades de contrabando en el Mar Caribe. Preparar un navío de registro sólo para la conducción de cacao a España era muy caro para los comerciantes gaditanos, quienes preferían la oferta neerlandesa.⁸⁷

Tabla 1. Tipología de la cooperación en las redes mercantiles

Sociedad	Curso	Casa de comercio	Compañía mercantil
Sociedad por acciones	Negocio particular	Casa comercial	Casa financiera
Relaciones comerciales	Seguro marítimo	Participación	lonja
Patentes	Seguro de viaje	Negocio	Sociedad de viaje
Asientos	Firma social	Compañía por acciones	préstamo
Compañía	Compañía de monopolio	Contrabando	riesgo
Compañía particular	Casa de negocios	Compañía mercantil	Sociedad para un negocio
Firma comercial	Sociedad comanditaria	Factor (compañía delegada)	Letra de cambio
depósito	Convenio mutuo de correspondencia	Sociedad para pertrechos	Firma mercantil

La participación en las compañías de monopolio era más común en los países del norte de Europa que en los del sur. David Hancock, en su estudio sobre el modelo de comunidad británica en ciudades atlánticas, definió a este grupo como una subclase.⁸⁸ Y, realmente, se observa también un modelo prosopográfico de estos mercaderes que coincide con otros modelos de comunidades. Este perfil destaca la actuación de estos comerciantes como demarcadores de las áreas de trabajo de sus socios y clientes. Se dedicaban a diversas actividades y no solo a un trabajo lucrativo. Constituían a veces un grupo pequeño, pero no realmente minoritario si contextualizamos su ubicación espacial en una ciudad determinada. Aunque la tipología de la cooperación ejercida por estos agentes era versátil, era el depósito de plata y mercancías, el oficio de factor, el

⁸⁶ AHPC, p.n. 15/3630, fols. 919 y v. Cádiz, 18 diciembre de 1753. Préstamo de la compañía Timmerman, Hasenclever y *cía* a Juan Álvarez como representante en Cádiz de la Real Compañía de Granada.

⁸⁷ AGI, Arribadas, 12, Memorial del cacao, 11 de mayo de 1728

⁸⁸ David Hancock, *Citizens of the world: London Merchants and the Integration of the British Atlantic Community, 1735–1785* (Cambridge: Cambridge University Press, 1997).

contrabando, las letras de cambios y los préstamos, incluido el riesgo marítimo, las actividades más comunes. Ello podía variar según las colonias, aunque no se ha especificado exactamente. Mientras la funcionalidad de los mercaderes flamencos y holandeses en Cádiz durante los siglos XVII y XVIII era la de ser consignatarios y almaceneros de mercancías y capitales, y ahí era donde radicaba su sucursalidad,⁸⁹ los mercaderes ingleses crearon un sinnúmero de tipos de sociedades mixtas, inversiones de diverso tipo incluso en sectores de servicios. Era otra forma de cooperación mercantil en el seno de la sociedad.⁹⁰ Unas y otras colonias (como también los mercaderes genoveses y los franceses) presentaban semejantes pautas de funcionalidad y sus agentes prácticamente tenían comportamientos sociales semejantes. En estos grupos se identificaban lo que Hancock denomina *fast followers*, para el caso británico.⁹¹ Este concepto, usado para describir a unos mercaderes oportunistas en adoptar prácticas nuevas o poco conocidas y en imitar procedimientos y operaciones que a ellos les parecían apropiados, podía ser aplicado también a aquellos componentes de las comunidades mercantiles, generalmente transeúntes de larga duración, que se asentaban en una ciudad portuaria para desarrollar estrategias de ampliación de mercado para aquellas compañías para las que trabajaban. Podía ejemplificarse con el caso de Leonardo van Aalst, natural de La Haya, quien se asentó temporalmente en Cádiz en 1737 para ampliar los negocios de diversas firmas del norte de Europa, reconociendo que tenía encargos ajenos y a los que tenía que encontrar mercado.⁹²

No eran en realidad grandes hombres de negocios o banqueros y a veces procedían físicamente de la periferia social de la ciudad de origen de cada uno. Eran gentes que adaptaban sus acciones a la oportunidad del momento, razón ello además de sus pautas transmigratorias y continuos viajes. Se solían aglutinar en torno a un individuo que por sus influencias o su posición social era favorable a los negocios y que se constituía en el núcleo principal de una determinada red. A través de las rutas se puede observar cómo las redes mueven productos, gentes e información. Supuestamente se mantienen por la reputación y la confianza (trust) generada entre ellos pero esto podía variar produciéndose cambios dentro de la red. A pesar de que el rol de la cooperación no puede entenderse sin el trust interpersonal el problema es más complejo implicando acciones de reciprocidad y estrategias de *group augmentation*.⁹³ En una sociedad determinada la *group augmentation* ocurre cuando un grupo de individuos se ven en la circunstancia de hacer crecer el grupo y su área de influencias. Esta acepción teórica ha sido empleada en Sociología y Biología evolutiva para la comprensión de la necesidad de la cooperación en sistemas sociales y naturales.⁹⁴ Esta expansión debe ser selectiva pues la presencia de más individuos dentro de la red siempre debe generar una mayor supervivencia de los componentes primeros de la red, lo que se puede traducir, en términos históricos y sociológicos, como una aristocratización o elitización de los grupos más veteranos relacionados ya por vínculos de sangre y compromisos institucionales. Se trata de una *group selection* que sin duda influirá en el *trust* y en la reputación de los individuos del grupo. Roitman ha comprobado esta realidad en su estudio sobre la nación judía portuguesa de Ámsterdam cuando analiza la

⁸⁹ Crespo Solana, "Dutch merchant networks", 110-140.

⁹⁰ María García Fernández. *Comunidad extranjera y puerto privilegiado: Los británicos en Cádiz durante el siglo XVIII* (Cádiz: Universidad de Cádiz, 2005), 138.

⁹¹ Hancock, *Citizens*, 45 y ss.

⁹² AHPC, Protocolos notariales, 9/1600, Cádiz, Enero 1737.

⁹³ Ricardo Court, "Januensis Ergo Mercator: Trust and Enforcement in the Business Correspondence of the Brignole family", *The Sixteenth century journal*, 35, no. 4 (2004): 987-1003.

⁹⁴ Judith Korb y Juergen Heinze, "The Ecology of Social Life: A Synthesis", en *Ecology of social Evolution* (Berlin: Springer Verlag, 2008), 245-260.

emergencia de nuevas redes cooperativas más allá de un simple foco de acción.⁹⁵ La idea de *group selection* se aprecia claramente en la competencia entre grupos mercantiles en Cádiz de distintas nacionalidades. Es una forma de cooperación que se aprecia también en las redes del contrabando y del comercio ilegal, como demostré en un artículo mío.⁹⁶ De acuerdo al modelo de datos creado para el análisis de una gran cantidad de información repartida en capas relativas a mercaderes, barcos y cooperación, se puede establecer que la primera característica de las redes de mercaderes hispanos de los siglos XVII y XVIII era que constituían un mundo pequeño de interacciones globales.⁹⁷ Las teorías sobre Sistemas complejos definen este mundo pequeño como una red con muchos nodos con puntos densos y relativamente independientes. Esto es un Sistema complejo no lineal, teoría que puede aplicarse a diversos campos de la investigación incluyendo la Historia.

FUENTES

VELLE, Van y Nicasio MARTÍN. *Fiel y Verdadera balança de las Provincias Unidas en que se pesan las conveniencias de la paz y de la guerra y ahora se establecen las deseadas paces entre Felipe IV y los Señores Estados Generales de Holanda*, escrito en Valencia, 12 de mayo de 1649, dedicado por el autor al Conde de Oropesa. *Colección de documentos inéditos para la Historia de España. Correspondencia diplomática de plenipotenciarios en Munster y Tratado de Munster entre S.M.D. Felipe IV y los Sres. Estados Generales de las Provincias Unidas, 30 de enero de 1648*, Tomo 82, Biblioteca del Palacio Real de Madrid, V. COL. Pas. 4792.

Nationaal Archief (N.A), La Haya, *Inventaris van het archief van de Directie van de Levantse Handel en de Navigatie in de Middellandse Zee (1614), 1625-1826 (1828)*. Inventaris Nummer 1.03.01, Levantse Handel 173.

N.A, *Inventaris van het Archief van de Directie van de Levantse Handel en de Navigatie in de Midellandse Zee (1614) (1625-1826), (1828)*, Inv. Nummer 1.03.01. 173.

N.A, Levantse Handel, 173; StadsArchief (anterior Gemeente Archief Amsterdam), *Archief van Oostersche Handel en Reederijen*, 78, 444 “Institutie van de kamer der Directeuren van den Levantse Handel en navigatie in de Middellandsche zee”.

Archivo Real Academia de la Historia (RAH), Manuscritos 9-6114 “Descripción de la ciudad de Málaga”.

Archives Generales du Royaume, *Belgique*, (AGRB.), Secrétaire d’Etat et de Guerre, 675.

Tratado de La Haya, 1652.

N. A. *Inventaris van de Admiraliteit van Amsterdam in Spanje, 1678-1689, en buitengewoon gezant van Willem III in Spanje, 1680-1687*(Archief Admiraliteit), Invr. 10. Diciembre de 1693.

⁹⁵ Jessica V. Roitman, *The same but different? Intercultural Trade and the Sephardim, 1595-1640* (Leiden: Brill, 2011).

⁹⁶ Ana Crespo Solana, “A Network-Based merchant Empire”, en *Dutch Atlantic Connection: Linking Empires, Bridging borders, 1680-1800*, coords. Gert Oostindie y Jessica Roitman (Leiden: Brill, 2014), 139-158.

⁹⁷ Esther Pérez Asensio, Isabel del Bosque, Roberto Maestre, Juan Manuel Sánchez-Crespo y Ana Crespo Solana, “Modelling and Implementation of a spatio-temporal historic GIS”, en *Self-Organizing Networks and GIS tools. Cases of Use for the Study of Trading Cooperation (1400-1800)*, coords. Ana Crespo Solana y Alonso García, *Journal of Knowledge Management, Economics and Information Technology* (2012): 145-190.

Archivo Histórico Nacional de Madrid (AHNM) Estado, Libro 683, leg. 609, nº 234. Consulta del Consejo de Estado relativa a otra del gobernador de Hacienda sobre los Almirantazgos de Holanda, sobre las salinas de Andalucía, minuta s.f. (1715?).

N.A. Archieven van de Nederlandse Gezanten en Consuls tot 1813. Archief Admiraliteit, (Van Schonembergh o Archief Commissaris van de Admiraliteit van Amsterdam in Spanje, Invr. 24-32. Letter of Francisco de Schonembergh to Francisco de Montehermoso, November, 22. 1678.

Archivo Histórico Provincial de Cádiz (AHPC), notarial archives 9/1578, Van Hemert passed away in Cadiz in 1715.

BIBLIOGRAFÍA

ABBOT, John C. *Peter Stuyvesant, the last Dutch Governor of New Amsterdam* (New York: The Eco-Library, 2006), 121-136.

BARBOUR, Violet. *Capitalism in Amsterdam in the Seventeenth Century*. Baltimore: Johns Hopkins Press, 1950.

BRIELS, J. *Zuid-Nederlandse immigratie, 1572-1630*. Haarlem: Fibula-Van Dishoeck, 1978.

COURT, Ricardo. "Januensis Ergo Mercator: Trust and Enforcement in the Business Correspondence of the Brigole family". *The Sixteenth century journal* 35, no. 4 (2004): 987-1003.

CRESPO Solana, Ana y Nigel NAYLING. "Introduction: Forestry, Shipbuilding and Timber Supply in the Age of Discovery". En *The management of Iberian Forest Resources in the Early Modern Shipbuilding: History and Archaeology*, editado por Reinaldo Varela Gomes y Mario Varela Gomes. Lisboa: IAP, 2015.

CRESPO Solana, Ana y Vicente MONTOJO Montojo. "La Junta de Dependencias de Extranjeros (1714-1800): Trasfondo socio-político de una historia institucional". *Hispania. Revista Española de Historia* 69, no. 232 (2009): 363-394.

CRESPO Solana, Ana, coord. *Comunidades transnacionales. Colonias de mercaderes extranjeros en el mundo atlántico, 1500-1830*. Madrid: Doce Calles, 2010.

CRESPO Solana, Ana. "El comercio holandés y la integración de espacios económicos entre Cádiz y el Báltico en tiempos de guerra (1699-1723)". *Investigaciones de historia económica*, no. 8 (2007): 45-76.

CRESPO Solana, Ana. "El nuevo contexto hispano-neerlandés y la transición atlántico-europea después de 1648". En *Tiempos de Cambios. Guerra, diplomacia y política internacional de la Monarquía Hispánica (1648-1700)*, editado por Porfirio Sanz Camañes. Madrid: Actas, 2012.

CRESPO Solana, Ana. "Las rivalidades hispano-neerlandesas en el Pacífico y la conquista de Australia: de Cornelis de Houtman a Abel Janszoon Tasman (1595-1651)". *Anuario de Estudios Americanos* 70, no. 2 (2013): 479-507.

CRESPO Solana, Ana. *América desde otra frontera. La Guayana Holandesa (Surinam) en el siglo XVIII*. Madrid: CSIC, 2006.

CRESPO Solana, Ana. *El comercio marítimo entre Amsterdam y Cádiz, 1713-1778*. Madrid: Banco de España, 40, 2000.

CRESPO Solana, Ana. *Entre Cádiz y los Países Bajos. Una comunidad mercantil en la ciudad de la Ilustración*. Cádiz: Fundación Municipal de Cultura, Cátedra Adolfo de Castro, 2001.

CRESPO Solana, Ana. "A network-based Empire: Dutch Trade in the Hispanic Atlantic (1680-1740)". En *Dutch Atlantic Connections, 1680-1800. Linking Empires, Bridging Borders*, editado por Gert Oostindie y Jessica Roitman. Leiden: Brill, 2014.

CRESPO Solana, Ana. "A Network-Based merchant Empire". En *Dutch Atlantic Connection: Linking Empires, Bridging borders, 1680-1800*, coordinado por Gert Oostindie y Jessica Roitman. Leiden: Brill, 2014.

CRESPO Solana, Ana. "El Patronato de la Nación Flamenca gaditana en los siglos XVII y XVIII: trasfondo social y económico de una institución piadosa". *Studia Historica. Historia Moderna*, no. 24 (2002): 297-329.

CRESPO Solana, Ana. "Elementos de transnacionalidad en el comercio flamenco-holandés en Europa y la Monarquía Hispánica". *Cuadernos de Historia Moderna. Anejo X* (2011): 55-76.

CRESPO Solana, Ana. "Flandes y la expansión mercantil europea: origen y naturaleza de una red atlántica (siglos XV-XIX)". *Flandes y Canarias. Nuestros orígenes nórdicos*, 3. Tenerife: Cabildo, 2007.

CRESPO Solana, Ana. "Merchant Cooperation is Society and State: A case Study in the Hispanic Monarchy". En *Beyond Empires: Global Self-Organizing, Cross-Imperial Networks, 1500-1800*, editado por Cátia Antunes y Amélia Polonia. Leiden: Brill, 2016.

CRESPO Solana, Ana. "Merchants and Observers. The Dutch Republic's commercial interests in Spain and the Merchant Community in Cadiz in the Eighteenth Century". *Dieciocho. Hispanic Enlightenment* 32, no.2 (2009): 193-225.

CRESPO Solana, Ana. "Merchants and the beating of a butterfly's wings: from focal to global in the transfer of economic behavior models in the 19th century". En *Merchants and Trade Networks in the Atlantic and the*

Mediterranean, 1550-1800: Connectors of Commercial Maritime Systems, editado por Klemens Kamps y Manuel Herrero Sánchez. Londres: Pickering & Chatto, 2016.

CRESPO Solana, Ana. *La Casa de la Contratación y la Intendencia General de Marina, 1717-1730*. Cádiz: Universidad de Cádiz, 1996.

DE BRUIJN, Jaap. "Scheepvaart in de Noordekijke Nederlanden, 1580-1650". En *Algemene Geschiedenis der Nederlanden*, 7. Haarlem: 1979.

DE LA CONCHA, Ignacio. "El Almirantazgo de Sevilla. Notas para el estudio de las instituciones mercantiles en la Edad Moderna". *Anuario de Historia del Derecho Español*, no. 19 (1948): 459-525.

DE ULLOA, Bernardo. *Restablecimiento de las fábricas y comercio español (1740)*. Madrid: Instituto de Estudios Fiscales, 1992.

DEL CANTILLO, Alejandro. *Tratados, convenios y declaraciones de paz y de comercio que han hecho con las potencias extranjeras los monarcas españoles desde el año 1700 hasta nuestros días*. Madrid: Imprenta de Alegría y Charlain, 1843.

DOMÍNGUEZ Ortiz, Antonio. "El almirantazgo de los países septentrionales y la política económica de Felipe IV". *Hispania*, no. 27 (1947): 272-290.

ECHEVARRÍA Bacigalupe, Miguel A. "La cooperación económica hispano-holandesa 1637-1659". *Hispania*, no. 187 (1994): 467-504.

ECHEVARRÍA Bacigalupe, Miguel Ángel. *Flandes y la Monarquía Hispánica, 1500-1713*. Madrid: Sílex, 1998.

EMMER, Pieter. *The Dutch in the Atlantic Economy, 1580-1880*. Aldershot: Ashgate, Variorum, 1998.

FAGEL, Raymond. "En busca de fortuna. La presencia de flamencos en España, 1480-1560". *I Coloquio Internacional Los Extranjeros en la España Moderna*, tomo 1. Málaga: 2003.

FAGEL, Raymond. "Spanish Merchants in the Low Countries: Stabilitas Loci or Peregrination". En *International Trade in the Low Countries (14th-16th centuries): Merchants, Organisation, Infrastructure, Proceedings of the International Conference, Ghent-Antwerp*, editado por Peter Stabel, Bruno Blondé y Anke Greve. Leuven; Apeldoorn: Garant, 1997.

FAGEL, Raymond. *De Hispano-Vlaamse wereld. De contacten tussen Spanjaarden en Nederlanders, 1496-1555*. Brussel; Nijmegen: Archief-en Bibliotheekwezen in België, 1996.

GARBRAND Nanninga, Jan. *Bronnen tot de Geschiedenis van den Levantse, 1727-1765*, Volumen 3. La Haya: 1952.

GARCÍA Bernal, Jaime y Mercedes GAMERO, “Las corporaciones de nación en la Sevilla moderna: fundaciones, redes asistenciales y formas de sociabilidad”. En *Las corporaciones de nación en la Monarquía Hispánica (1580-1750)*, editado por Bernardo J- García y Oscar Recio Morales. Madrid: Fundación Carlos de Amberes, 2014.

GARCÍA Fernández, María. *Comunidad extranjera y puerto privilegiado: Los británicos en Cádiz durante el siglo XVIII*. Cádiz: Universidad de Cádiz, 2005.

GARCÍA-BAQUERO González, Antonio. *Cádiz y el Atlántico, 1717-1778*, 2 tomos. Cádiz: Diputación Provincial, 1988.

GELDERBLOM, Oscar. *Zuidnederlandse Kooplieden en de opkomst van Amsterdamse stapelmark (1578-1630)*. Hilversum: Verloren, 2009.

HANCOCK, David. *Citizens of the world: London Merchants and the Integration of the British Atlantic Community, 1735–1785*. Cambridge: Cambridge University Press, 1997.

HERRERO Sánchez, Manuel. “La Monarquía Hispánica y el Tratado de La Haya de 1673”. V *Coloquio Hispano-holandés de historiadores, Diálogos Hispánicos*, Jan Lechner y Harm Den Boer, no. 16, 1995.

ISRAEL, Jonathan I. “The Phases of the Dutch straatvaart (1590-1713). A Chapter in the Economic History of the Mediterranean”. *Tijdschrift voor Geschiedenis*, no. 1 (1986): 1-30.

ISRAEL, Jonathan I. *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*. Oxford: Clarendon Press, 1989.

ISRAEL, Jonathan I. *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*. Oxford: Clarendon Press, 1989.

ISRAEL, Jonathan I. *The Dutch Republic and the Hispanic World, 1606-166*. Oxford: Clarendon Press; New York: Oxford University Press, 1982.

KLEIN, Peter W. “El estudio de la Historia económica en Holanda”. *Revista de Historia económica* 2, no. 2 (1984): 11-23.

KLOOSTER, Wim. *Illicit Riches. Dutch Trade in the Caribbean 1648-1795*. Leiden: KITLV press, 1998.

KORB, Judith y Juergen Heinze. “The Ecology of Social Life: A Synthesis”. En *Ecology of social Evolution*. Berlin: Springer Verlag, 2008.

LE MOINE de L’Espine, Jacques y Isaac Le Long. *De Koophandel van Amsterdam naar alle gewesten der wereld*, 2 vols. Rotterdam: 1780.

MONTOJO Montojo, Vicente. “Guerra y paz bajo Felipe III: el comercio del Levante español y sus relaciones clientelares, familiares y profesionales”. *Chronica Nova*, no. 31 (2005): 349-378.

PÉREZ Asensio, Esther, Isabel DEL BOSQUE, Roberto MAESTRE, Juan Manuel SÁNCHEZ-CRESPO y Ana CRESPO Solana. “Modelling and Implementation of a spatio-temporal historic GIS”. En *Self-Organizing Networks and GIS tools. Cases of Use for the Study of Trading Cooperation (1400-1800)*, coordinado por Ana Crespo Solana y Alonso García, *Journal of Knowledge Management, Economics and Information Technology* (2012): 145-190.

REICHERT, Rafal. “El comercio directo de maderas para la construcción naval Española y de otros bienes provenientes de la región del Báltico sur, 1700-1783”. *Hispania. Revista Española de Historia* 76, no. 252 (2016): 129-157.

ROITMA, Jessica V. *The same but different? Intercultural Trade and the Sephardim, 1595-1640*. Leiden: Brill, 2011.

SANZ Ayán, Carmen. “Las redes financieras franco-holandesas y la lana en el tránsito del siglo XVII al XVIII”. En *El negocio de la lana en España*, editado por Agustín González Enciso. Madrid: 2001.

SCHULTE-BEERBÜHL, Margaret. “Merchant Empires: Mercaderes Hamburgueses en Londres y sus redes de comercio internacional (1660-1815)”. En *Comunidades transnacionales*, coord. Ana Crespo. Madrid: Doce Calles, 2010.

SPIERLING, Karen E. y Michael J. HALVORSON, *Definitions of Community in Early Modern Europe*. Londres: Ashgate, 2008.

STOLS, Eddy. *De Spaanse Brabanders of de handelsbetrekkingen der Zuidelijke Nederlanden met de Iberische wereld, 1598-1648*, 2 vols. Bruselas: Paleis der Academiën, 1971.

THOMAS, Werner. *La represión del protestantismo en España, 1517-1648*. Leuven: University Press, 2001.

TIELHOF, Milja van. *The Mother of all Trade”: The Baltic Grain trade in Amsterdam from the late 16th to the Early 19th century*. Leiden: Brill, 2002.

VAN DILLEN, Jan G. *Van Rijkdom en regenten. Hansboek tot de economische en sociale Geschiedenis van Nederland tijdens de Republiek*. La Haya: Martinus Nijhoff, 1970.

VRIES, Jan de y Ad van der WOUDE. *The First Modern Economy: Success, Failure and Preseverance of the Dutch economy, 1500-1815*. Cambridge: Cambridge University Press, 1997.

WRIGHT, Irene A. *Nederlandsche Zeevaarders op de eilanden in de Caraïbische zee en aan de kust van Columbia en Venezuela, gedurende de jaren 1621-1648*. Utrecht: Kemink en zoon N.V., 1934.