

Sistema, redes y mercados en los océanos Índico y Pacífico: un ejemplo de visualización.

Antoni Picazo Muntaner.
Universitat de les Illes Balears

RESUMEN: A través del análisis cartográfico realizamos un estudio de la percepción del hombre europeo durante la primera Edad Global, profundizando en la evolución espacial entendida ésta como un factor indispensable en el nuevo modelo económico que se estaba desarrollando en Europa. Al mismo tiempo, y diseccionando las cartas de los agentes de las primeras compañías globales, en este caso de la East India Company, comparamos el modelo cartográfico con el modelo económico de implantación en los mercados lejanos.

PALABRAS CLAVE: SIG, Edad Global, Océano Índico, Océano Pacífico, agentes, EIC.

ABSTRACT: Through analysis we conducted a study mapping the perception of European man in the first Global Age, deepening the spatial evolution understood as an essential factor in the new economic model that was developed in Europe. At the same time, and dissecting the letters of the agents of the first global companies, in this case of the East India Company, cartographic model compare with the economic model of implantation in distant markets.

KEY WORDS: GIS, Global Age, Indian Ocean, Pacific Ocean, agents, EIC

1-Introducción.-

El desarrollo que ha iniciado el SIG-Histórico más allá de nuestras fronteras se ha convertido en un camino sin retorno. Las investigaciones anglosajonas abrieron en su día un amplio campo para estudiar, aplicar y profundizar las posibilidades que brindaba esa nueva herramienta informática. Y de ahí se han ido ampliando paulatinamente a varios países, apareciendo interesantes debates sobre lo que puede ofrecer el SIG a la

investigación histórica, como el publicado en la revista *History Compass* Exchanges “What can GIS offer World History”, en el que participaron Jack Owens, de la Universidad de Idaho, Ian Gregory de la Universidad de Lancaster y Stephen Hornsby, de la Universidad de Maine. En Holanda Charles Van den Heuvel¹ del Virtual Knowledge Studio, de la Royal Netherlands Academy of Arts and Sciences, (Ámsterdam) lidera el grupo que investiga la digitalización de cartografía histórica; Jacks Owen, desde la Universidad de Idaho, ha implantado una nueva escuela la “Geographically Integrated History”². Bernhard Jenny³ del Instituto de Cartografía de Zurich ha profundizado en los resultados que el programa informático MapAnalyst puede reportar al estudio histórico y que nosotros hemos utilizado para realizar parte del análisis cartográfico. Ian Gregory ya expuso en su obra “A place in History. A Guide to use GIS in Historical Reserch”, los caminos tecnológicos y metodológicos que se podían seguir. También del mundo anglo-sajón nos llega una notable bibliografía sobre el uso del SIG en la Historia⁴ y las posibilidades que estos programas informáticos conllevan.

En algunas Universidades de los Estados Unidos, por ejemplo, se empieza a trabajar en modelos teóricos de SIG temporales⁵. El desarrollo técnico terminaría para brindar al estudio de la Historia la mejor herramienta conocida hasta ahora. En el caso europeo este campo fue abierto por Mónica Wachowicz⁶ del “Centre for Geo-Information”, Wageningen, Holanda. En el Reino Unido la utilización del SIG aplicado a la Historia cuenta con muchos seguidores, ejemplo de ello es el proyecto liderado por Humphrey

¹ Ch. VAN DEN HEUVEL, T. WALLACE, “Truth and Accountability in Geographic and Historical Visualizations”, *Cartographic Journal*, 42, (2), 2005, pp. 173-181.

² J. OWENS, “Toward a Geographically-Integrated, Connected World History: Employing Geographic Information Systems (GIS)”, *History Compass*, Vol. 5 (2007), pp. 2014-2040.

³ B. JENNY; A. WEBER; L. HURNI, “Visualizing the Planimetric Accuracy of Historical Maps with MapAnalyst”, *Cartographica*, 42, (2007), pp. 89-95.

⁴ A. K. KNOWLES, (ED.), *Past time, past place: GIS for history*, L.A. Esri, 2002. Ian GREGORY, *Historical GIS technologies, methodologies and scholarship*, Cambridge, CUP, 2007. T. OTT; F. SWIACZNY, *Time-integrative geographic information systems: management and analysis of spatio-temporal data*, Vol. I, Berlin, Springer, 2001. J. P. CHEYLAN,; S. LARDON, “Toward a conceptual model for the analysis of spatio-temporal processes”, en A. U. FRANK y I. CAMPARI, (Eds.), *Spatial Information Theory*, Berlin, Springer, 1993, pp. 158-176. G. LANGRAN, *Time in geographic information system*. London, Taylor & Francis, 1992.

⁵ M. YUAN, “Wildfire Conceptual Modeling for Building GIS Space-Time Models”, *GIS/LIS* (1994), pp. 860-869.

⁶ M. WACHOWICZ y J. OWENS, “Space-time representations of complex networks: What is next?”, *GeoFocus*, n° 9, (2009) p. 1-8.

Southall⁷ de la Universidad de Portsmouth intitulado “Great Britain Historical Geographical Information System”. También en los Estados Unidos hallamos el gran proyecto internacional en el que participaron las universidades de Harvard, Pekín, Griffith y Fudan junto con la Academia de Ciencias de Rusia denominado “China Historical GIS” y el liderado por Josh Radinsky de la University of Illinois at Chicago “Gis for History”. En Bélgica el proyecto del Departamento de Historia Moderna y Contemporánea de la Universidad de Gante, “Belgian Historical GIS” nos muestra el potencial que esta herramienta puede tener, especialmente para los estudios de demografía histórica. Richard White, Director de la Stanford University Spatial History Project, lo explicó con algunos ejemplos en su artículo “What is Spatial History”... En fin, un vasto campo de innovación, y gran dinamismo, se abre con la introducción del SIG-Histórico. En España empiezan a realizarse algunos trabajos que abren el camino a la combinación de esas nuevas herramientas aplicadas al análisis, entre ellos podríamos poner el ejemplo del proyecto DynCoopNet liderado por Ana Crespo (Instituto de Historia, CSIC), del que seguidamente hablaremos; el análisis de las áreas fiscales de Castilla que realiza David Alonso y Eulalia Ruiz, historiador y geógrafa de la Universidad Complutense de Madrid; el estudio de la Cartografía Histórica desde un ámbito aplicado, realizado por Miguel Ángel Bernabé de la Universidad Politécnica de Madrid o los estudios de Antonio Crespo, del Instituto de Historia de Simancas, sobre el “Mapa de Carlos V y los proyectos cartográficos del siglo XVI”. El equipo portugués de Dyncoopnet con Amélia Polonia, Amândio Barros, Hilario Casado, se centró en el análisis de la correspondencia de Simón Ruiz...

El trabajo que aquí presentamos tuvo su origen en el proyecto “Dynamic Complexity of Cooperation-Based Self-Organizing Networks in the First Global Age (DynCoopNet) financiado por la European Science Foundation así como por el Ministerio de Educación y Ciencia y su finalidad es la de percibir y visualizar las redes y los mercados que el hombre europeo demandó, buscó y más tarde controló. El equipo que conformó el proyecto DynCoopNet fue internacional, multidisciplinar y ampliamente cooperativo, abriéndose un diálogo muy productivo entre historiadores, matemáticos, sociólogos, cartógrafos, técnicos en SIG, geógrafos...muchos de los

⁷ Vid. algunas cuestiones teóricas y prácticas en B. BAILY, M. RILEY, H. SOUTHALL, “Extracting digital data from the First Land Utilisation Survey of Great Britain – Methods, issues and potencial”, *Applied Geography*, Volume 31, Issue 3, July 2011, pp. 959-968.

cuales ya hemos citado anteriormente tales como Owens, Crespo, Yuan, Wachowicz, Bernabé... Dentro de este grupo nuestra investigación se centró en un área muy concreta: el subsistema indopacífico. Creemos, y así lo señalamos en nuestro estudio, que con esa primera globalización de mercados se desarrolló un sistema único, que al final se impondría en todo el orbe: el capitalismo. Ese sistema no deja de ser una red y, por tanto, como gran unidad, como totalidad, tenía otros subsistemas, interconectados, que lo estructuraban como un todo mucho mayor que la suma de sus partes. Por un lado el subsistema atlántico-mediterráneo; por otro el indopacífico. La fusión de ambos configuró esa nueva dinámica contractual y mercantil que permitió diseñar un nuevo esquema de pensamiento, de actividad y, sobre todo, de organización⁸. Por esta razón la línea básica que hemos desplegado se ha centrado en el análisis de los diferentes modelos europeos que intervinieron en el área de estudio.

Pero también analizamos otros factores relacionados, básicamente, con la concepción espacial, como el trato que se dio a ese espacio y las dinámicas que se generaron entorno a su asimilación o control. Por eso mismo iniciamos nuestra investigación sobre un primer vector de penetración: la visión espacial del hombre europeo a fines de la Edad Media y principios de la Moderna. Hemos abierto una línea de aproximación teórica a ese esquema de pensamiento, a los puntos nucleares de su estructuración mental y a la conexión del momento entre Mediterráneo e Índico, siguiendo las pautas metodológicas de Braudel⁹.

⁸ Tanto en Estados Unidos como en Europa se trabaja sobre la realidad “fuzzy”, el estudio de conjuntos y sistemas difusos. U.C. BENZ, *et al.* “Multi-resolution, object-oriented fuzzy analysis of remote sensing data for GIS-ready information”, *Journal of Photogrammetry & Remote Sensing* 58 (2004) pp. 239-258. Como señalan los autores, la “fuzzificación” sería la acción de pasar de un sistema completamente nítido a otro de difuso. J. HONG, “Application of fuzzy measures in multi-criteria evaluation in GIS”, *Geographical Information Science*, 2000 (4) núm. 2, pp. 173-184. Señala los múltiples criterios de decisión que aparecen en la teoría de los conjunto difusos.

⁹ F. BRAUDEL, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en tiempos de Felipe II*, México, FCE, 1980 y también del mismo autor, *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV-XVIII*, Madrid, Alianza, 1984.

En un segundo orden de importancia, y basándonos en los postulados teóricos¹⁰ de algunos autores que han trabajado la percepción y la imagen, hemos analizado detenidamente cuales fueron los nódulos más importantes que se reflejaron en la cartografía del momento. Ciertamente, hemos estudiado 250 mapas que abarcan el período de 1400 a 1800; mapas de diferente tipología, y de autores de procedencias geográficas dispares. Ello nos ha procurado un primer modelo perceptivo. Estos primeros resultados los hemos comparado con los puertos de destino, principales y secundarios, de las naves de la VOC y de la EIC. Las revelaciones, aún sabiendo que partíamos de un modelo teórico experimental, han sido más que positivas pues han avalado nuestro análisis cartográfico. Ahora bien, la pregunta que nos hicimos seguidamente era la de acabar de perfilar esa concepción, determinar si la realidad económica era la misma, o bien difería, de la espacial. Y en eso sí que hubo sorpresas. Detectamos una desviación, importante por cierto, entre la información cartográfica facilitada a los lectores europeos y la documentación transferida a las sedes centrales de las grandes compañías globales.

La documentación trabajada, concretamente la correspondencia emitida por los agentes de la VOC y de la EIC, ha evidenciado que hubo áreas de predominio económico que, por diferentes razones e intereses, quedaban al margen de la representación cartográfica y de los circuitos primarios de abastecimiento y transporte de las naves. Una de esas sorpresas fue confirmar que Japón se configuró como una zona vital, que facilitó la penetración a otras, tales como Siam o China, y que allanó la vía para la capitalización de las compañías europeas.

2- Evolución de mercados y percepción espacial.-

Para analizar la evolución espacial que se gestó en Europa del área indopacífica en la primera Edad Global hemos procedido a analizar 250 mapas de la época que abarcan una serie temporal que va desde 1400 hasta 1800. Este estudio lo hemos realizado

¹⁰ Entre otros, O. BOLLNOW, *Hombre y espacio*, Barcelona: Labor, 1969. F. PILLET CAPDEPÓN, "La geografía y las distintas acepciones del espacio geográfico", *Investigaciones geográficas*, 2004, nº 34, pp. 141-154. P. CLAVAL, "El enfoque cultural y las concepciones geográficas del espacio", *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº. 34, 2002, pp. 21-39. O. OFMAN; F. SALMERON, *Nuevos estudios sobre el espacio: representación y formas de apropiación*, México: Ciesas, 1997. J. I. POZO, *Teorías cognitivas del aprendizaje*, Madrid: Ediciones Morata, 1989. F. JOLY, *La Cartografía*, Barcelona: Seix Barral, 1987. G. LUKÁCS, *Estética*, Barcelona: Grijalbo, 1982. L. SWENSON, *Teorías del aprendizaje*, Barcelona: Paidós: 1991. J. DANCY, *Introducción a la epistemología*, Barcelona: Grijalbo, 1978. T. KUHN, *La estructura de las revoluciones científicas*, México, FCE, 1971.

siguiendo una serie de pautas. Hemos partido del análisis de los mapas (recordemos que la colaboración para su elaboración era fundamental, pues los cartógrafos se basaron en las informaciones recibidas de pilotos, marineros, mercaderes...) de la misma región abarcando el período de 1400 a 1800. Esta elección nos ha permitido definir dos cuestiones esenciales que nos permitirán profundizar en las relaciones y las colaboraciones entre las redes comerciales portuarias de la zona.

La primera de ellas ha sido la evolución de la percepción espacial de los cartógrafos, tratada ésta en líneas generales. Por ello, en este apartado, damos una especial prioridad a la configuración global del territorio; la definición de espacios y de líneas costeras y la representación de determinadas islas. La aparición de éstas últimas evidencian una mayor aprehensión del territorio y una divulgación del espacio mucho más lograda¹¹.

La segunda cuestión trabajada ha sido la de percibir la evolución de la representación temporal de los puertos de la zona, el peso de la imagen cartográfica que tenían cada uno de ellos. La secuenciación de puertos¹² nos ha facultado, a la par que trabajar las conectividades de la red mercantil¹³, poder determinar el peso absoluto que tenían cada uno de ellos. Recordemos que los mapas son elaborados con criterios subjetivos, no es la realidad misma, sino una mera representación. Los cartógrafos “seleccionan”, establecen unos criterios para su perfil que son claramente personales. Esta “subjetividad” es muy valiosa para determinar que “impacto” tenía cada uno de los puertos en la sociedad en que el autor desarrolló su mapa¹⁴. Hemos partido del análisis de los mapas seccionándolos en períodos de 25 años para establecer la secuencia de aparición en las obras de los principales puertos. A partir de aquí hemos concretado los nódulos que aparecían a lo largo del periodo estudiado.

¹¹ Vid. el magnífico estudio de T. MORRISON y M. ROSSANO, “Learning from Maps: General Processes and Map-Structure Influences”, *Cognition and Instruction*, Vol. 14, No. 1, (1996), pp. 109-137. Para una mayor información sobre el proceso formativo de lectura de mapas y la relación entre autor-lector vid. C. BOARD y R.M. TAYLOR, R.M., “Perception and Maps: Human Factors in Map Design and Interpretation”, *Transactions of the Institute of British Geographers*, New Series, Vol. 2, No. 1, *Contemporary Cartography*, (1977), pp. 19-36.

¹² Sobre una reflexión de los puertos del Índico, vid. N. CHITTICK, “África del este y oriente: los puertos y el comercio antes de la llegada de los portugueses”, en VVAA, *Relaciones Históricas del Océano Índico*, Barcelona, Ed. Subal, 1983, pp. 15-26.

¹³ Para zonas extraeuropeas sugerimos la magnífica obra de G. W. SKINNER, (Ed.). *The city in Late Imperial China*, Stanford, Stanford U. Press, 1998.

¹⁴ Un claro ejemplo de esta subjetividad lo hallamos en el mapa de China traducido y reelaborado por el jesuita Francesco Brancati, en 1661. Vid. Noël GOLVERS, “China : Francesco Brancati, S.J. and the Map (1661 ?) of Sunghiang”, *Imago Mundi*, 52 (2000), pp. 30-42. Brancati transformó notablemente el contenido y la información del mapa. De una representación geográfica en lo que primaba eran los ríos, canales y ciudades, se pasó a una información misional, básicamente cristiana, reflejando los intereses catequizadores de los europeos.

Para ello hemos utilizado la mayor variedad posible: desde cartas náuticas y roteiros, hasta mapas mundi o atlas; en cuanto a su zona de producción también la hemos diversificado al máximo, empleando portugueses, españoles, franceses, ingleses, italianos, holandeses, alemanes,... Esta diversidad, tanto de los cartógrafos como de tipología cartográfica, nos ha permitido desarrollar una mayor visión de conjunto¹⁵.

Finalmente, y para esta primera fase, aplicamos el esquema perfilado por Gorkin y Smirnyagin¹⁶ de análisis de las estructuras espaciales, concretamente en los siguientes niveles:

- 1-Posición de los diferentes nódulos en el sistema o subsistema.
- 2-Relaciones espaciales de concentración¹⁷.
- 3-Grado de concentración de los nódulos en el sistema o subsistema.
- 4-Forma de determinación espacial¹⁸ de los nódulos en el sistema o subsistema en etapas.

A partir de 1500 los portugueses establecieron en el Índico toda una red de puertos para acceder a los mercados¹⁹ que posteriormente se extendió hacia el Pacífico. En este

¹⁵ Entre algunos de los mapas que hemos utilizado se hallan: Anónimo, "Mapamundi Borgiano", 1400; Walsperger, "Mapamundi", 1448; Anónimo, "Rudimentum Navitiarum", 1474; Ptolomeo, "Mapamundi", 1482; Cantino, "Planisferio", 1502; Pedro Reinel, "Carta", 1518; Fries, "Typus Universalis", 1522; Gaspar Correia, "Roteiro", 1550; Paolo Forlani, "Universalis Descriptione", 1565; Johannes Pontanus, "Tabula Geograph inqua Europaeae, Africaeae, Asiaeae", 1611; Hugo Allard, "Nova Tabula India Orientalis", 1650; Phillip Cluver, "Atlas", 1659; Jean Baptiste Nolin, "Asie selon les memories les plus nouveaux", 1690; Guillaume de l'Isle, "Orbis Vetembus noti tabula nova", 1715; Edward Henry Roberts, "Carta Generale", 1732; Le Rouge, "Mappemonde", 1748....

¹⁶ A. GORKIN y L. A. SMIRNYAGIN, "Structural Approach to Industrial System in Different Social and Economic Environments", en F. E. HAMILTON y G. J. LINGE, *Spatial Analysis, Industry and the Industrial Environment*, New York, J. Wiley, 1979, pp. 25-36.

¹⁷ E. SHEPPARD, *The Capitalist Space Economy: Geographical Analysis After Ricardo, Marx and Sraffa*, Londres, Roudledge, 1990, y particularmente el capítulo dedicado a la producción y precios en un espacio económico competitivo. Especialmente significativa fue la obra de P. KRUGMAN, *Geography and Trade*, MIT Press, 1993. Explica como las naciones que tuvieran una alta concentración de capital y trabajo se podrían concentrar en la exportación de bienes de capital e importar bienes intensivos de trabajo de otros países. De este modo se alcanza la máxima producción global, p. 82 y ss. P. KRUGMAN, *Desarrollo, Geografía y Teoría Económica*, Barcelona, Antoni Bosch, Editor, 1997, explica, p. 3, "...lo que sucedió resulta patente: los avances en la cartografía elevaron el nivel de exigencia para lo que se consideraba información válida...".

¹⁸ J. PARR, "The Development of Spatial Structure and Regional Economic Growth", *Land Economics*, Vol. 63, No. 2, (1987), pp. 113-127.

¹⁹ G. V. SCAMMELL, "The Pillars of Empire: Indigenous Assistance and the Survival of the 'Estado da India' c.1600- 1700", *Modern Asian Studies*, Vol. 22, No. 3, (1988), pp. 473-489, p. 479: "...It was vanias who, in the early 1600s, put up money to finance the import of Bengal silk to Goa, whilst a small but opulent group of Cambayans provided cotton textiles, then of rapidly growing importance in Portugal's imperial economy. Later in the century Portuguese funds were transmitted from Goa to Bassein by Gujarati letters of credit...".

aspecto Kenneth McPherson afirmó que el Índico era “...una unidad esencial...”²⁰ determinada en cierta forma por el ritmo del comercio marítimo de larga distancia. En la mayoría de los casos esas plataformas contractuales creadas por los portugueses se constituyeron como meros enclaves de la actividad mercantil, sin ninguna otra actividad económica de desarrollo amplio²¹ y, por tanto, vinculados directamente con la metrópoli²². De ahí que cualquier incidencia, como las sucedidas en Macao con el cierre del mercado chino, provocasen serios quebrantos económicos²³.

Pero además de los enclaves portugueses, holandeses e ingleses, también nos hemos centrado en Filipinas, como plataforma hispana de comercio global, y a toda el área de influencia político-comercial hispana²⁴. A partir de 1619 los portugueses que se habían establecido en Macao abastecieron de productos de seda a Manila, aunque también la proveyeron de carne de cerdo, cerámica, piedras preciosas... Asimismo los grandes mercaderes chinos tuvieron un papel muy relevante, mayor incluso que el de los portugueses, en el trato con Manila. No obstante, si comparamos el tráfico mercantil entre diferentes puertos vemos que, comercialmente, era mucho más enérgica la relación de Macao²⁵ con Nagasaki, hasta un cincuenta por ciento mucho más activa que con Manila. En cuanto al análisis de la evolución de la percepción espacial podemos matizar algunos puntos. En primer lugar el área estudiada dentro del Sistema Global, forma un subsistema, con dos sectores plenamente entrelazados. Por una parte el Índico, por otra el Pacífico. Alpers ya perfiló sus relaciones:

²⁰ Kenneth MCPHERSON, *The Indian Ocean: A History of People and The Sea*, N. Delhi, Oxford University Press, 1993, p. 3

²¹ Para un análisis en profundidad del problema del desarrollo del hinterland local vid. Andrei ROGERS, “Theories of Intraurban Spatial Structure: A Dissenting View”, *Land Economics*, Vol. 43, No. 1, (1967), pp. 108-112.

²² S. FOTHERINGHAM, “Spatial Structure and Distance-Decay Parameters”, *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. 71, No. 3 (1981), pp. 425-436, p. 429, “...The concept of distance-decay should thus be fully understood so that accurate measurements of its effects on spatial distributions can be made. It is this understanding and measurement, in the context of spatial interaction, that is of concern here...”.

²³ En algunos momentos en que la contracción económica fue importante se pensó en crear una compañía de comercio federando a las diversos puertos nucleares portugueses en el subsistema indopacífico, vid. Biblioteca Nacional Portugal (BNP), *COD-748* “Proposta feita pela cidade de Goa e pelas mais cidades e fortalezas da Índia para a formação de uma companhia Geral da Índia Oriental”.

²⁴ A. CASULLO, “The Spatial Structure of Perceptual Space”, *Philosophy and Phenomenological Research*, Vol. 46, No. 4 (1986), pp. 665-671, p. 669. cita como el concepto de centralidad asume un valor determinante en la estructura espacial.

²⁵ D. A. GRIFFRITH, “Urban Dominance, Spatial Structure, and Spatial Dynamics: Some Theoretical Conjectures and Empirical Implications”, *Economic Geography*, Vol. 55, No. 2 (1979), pp. 95-113, explica en la p. 101 como “...Each urban region is associated with one of the urban centers contained in a particular system of cities. The underlying spatial structure for these regions may be represented by an n-by-n connectivity...”.

“...Our main sources come from the early sixteenth century and describe a system in full flower. According to Pires, "Cambay chiefly stretches out two arms, with her right arm she reaches out towards Aden and with the other towards Malacca, as the most important places to sail to, and the other places are held to be of less importance [...] Malacca cannot live without Cambay, or Cambay without Malacca, if they are to be very rich and very prosperous[...]. If Cambay were cut off from trading with Malacca, it could not live, for it would have no outlet for its merchandise...²⁶”.

En segundo lugar, y por la propia dinámica expansiva y comercial de Europa, las etapas cronológicas se dividen en dos períodos, la primera la perteneciente al siglo XVI, de penetración luso-hispánica; la segunda, la de los siglos XVII y XVIII, de inserción de otras potencias europeas, especialmente de las primeras grandes compañías globales como la EIC y la VOC, y de masivo control económico de las mismas, en oposición completa al sistema mercantil tanto de portugueses como de españoles.

El análisis global de los pesos cartográficos²⁷ de todos los puertos que aparecen en la cartografía de la época, y la comparación inter áreas, desvela claramente aquella interconexión del régimen que hemos aludido anteriormente. Para Robinson, “...Morphological studies of ports have been dominated by a concern with the port as a spatial entity, as a more-or less contiguous area devoted to modal interchange functions...”²⁸. La diferencia entre ellas es muy clara. En la primera etapa cronológica, que abarca de 1500 hasta 1525, en el mismo inicio de la presencia europea en la zona, el Índico se refleja en toda la cartografía con toda su extensión y, sobre todo, con una definición de nódulos muy extensa, mientras que el peso del Pacífico prácticamente es inexistente. La evolución fue paralela hasta la gran época de desarrollo, de 1551-75, en que el Índico se convirtió, sin ninguna duda, en el mercado más productivo para las economías europeas. En cambio, el rápido auge del Pacífico en los últimos 25 años de la

²⁶ En relación a ese gran subsistema que es el indopacífico, y la interconexión de las dos grandes áreas: el Índico, por una parte, y el Pacífico, por otra, vid. como lo narra E. ALPERS, “Gujarat and the Trade of East Africa, c. 1500-1800”, *The International Journal of African Historical Studies*, Vol. 9, No. 1, (1976), pp. 22-44, p. 31.

²⁷ Para P. GOULD, “The Structure of Space”, *Geografiska Annaler*, Vol. 79, No. 3, (1997), pp. 127-140, la estructura espacial es el elemento fundamental de la geografía.

²⁸ R. ROBINSON, “Modelling the Port as an Operational System: A Perspective for Research”, *Economic Geography*, Vol. 52, No. 1 (1976), pp. 71-86, p. 75.

centuria estudiada permite afirmar que aquellos puertos secundarios, de mínimo peso económico, tales como Quiloa, Mogadiscio o Zalala, desaparecieron de todos los mapas para entrar otros destinos del Pacífico que fueron cobrando auge mercantil²⁹. Las dos áreas tuvieron su mayor diferencia representativa en el período de 1551-75, para reducir distancia –hasta un 50%- en el último cuarto de siglo.

Por otra parte, pero en la misma dinámica de relación directa entre percepción espacial y actividad comercial, los índices de variación nos permiten evaluar las diferencias de un mismo puerto en 1575-1600 respecto a 1500-25. Así podemos ver como aquellos grandes puertos, centros nucleares de las actividades del tráfico en todas las épocas, como fueron Ormuz, Adén o Calicut, mantuvieron un mismo protagonismo, sin apenas cambios evolutivos. Se intentó, por todos los medios, que los mercaderes, nativos y extranjeros, se readaptasen a la nueva situación³⁰. Por otro lado, las nuevas incorporaciones de grandes núdulos demuestran ese salto cualitativo en las representaciones, entre ellas Mombasa, Sohar, Damao, Goa y Queda que manifiestan la visión que el hombre europeo tuvo de esos nuevos espacios que iban integrándose dentro de sus esquemas mentales de percepción del mundo. Ese binomio de “percepción” de los grandes núdulos nucleares del Índico con el comercio, es decir, la configuración de una “Imago mundi” basada en las posibilidades de negocio, en la obtención de riqueza, continuó madurando. El análisis del peso absoluto global de todo el Océano Índico también explica la situación de cambio en la visión europea, y de continuidad en la dinámica mercantil de todo el territorio. Cabría señalar la presencia de tres puntos de interconexión de grandes áreas. En primer lugar, en el sudeste asiático, Malaca y Pegu sobresalen como grandes centros. En segundo lugar, en la India³¹ hallamos el mayor número de núdulos, y más importantes, especialmente Calicut, Goa,

²⁹ R. VINING, “Delimitation of Economic Areas: Statistical Conceptions in the Study of the Spatial Structure of an Economic System”, *Journal of the American Statistical Association*, Vol. 48, No. 261, (1953), pp. 44- 64 , pág 51, cita “...the spatial structure of a human economy should be regarded conceptually as virtually a continuum...”.

³⁰ A. GUPTA, “Indian Merchants and the Western Indian Ocean: The Early Seventeenth Century”, *Modern Asian Studies*, Vol. 19, No. 3, (1985), pp. 481-499, p. 490, lo explica del siguiente modo: “...The more we go into close, local analysis of particular situations the more we realize that general concepts look very different at close quarters. 'The European factor' varies enormously according to time, place and the context. 'The Indian merchant' falls apart in factions. It becomes difficult to say what 'the state' is when one considers the actual men representing it in a concrete situation. But of course they are all there and I shall be particularly concerned with the relationship between the Indian merchants and the political powers, both Indian and European, and try to show how in a changing context of power these merchants sought their salvation...”.

³¹ A. DISNEY, *Twilight of the Pepper Empire: Portuguese Trade in Southwest India in the Early Seventeenth Century*, Harvard, HUP, 1978.

Cochin³², Damao y Cambai. Finalmente la zona de Oriente Medio con Ormuz y Adén como nódulos centrales. La media del peso cartográfico, situada en 8'2 puntos, viene a reforzar lo que hemos apuntando anteriormente. La mayoría de puertos indios³³ se encontraban muy por encima de ella, mientras que los de África, Oriente Medio, Ceilán y sudeste asiático estaban por debajo.

Por lo que se refiere al Pacífico cabe remarcar que a medida que los puertos se iban integrando en el sistema comercial de las redes europeas iban reflejándose en la cartografía. En muchas ocasiones su presencia significó la desaparición de otros nódulos de menor importancia en el imaginario colectivo del viejo mundo. Un análisis de los índices de variación de los puertos, de 1600-25 respecto a 1526-50, nos ilustra cómo cambió su percepción. La integración de los mismos en los mapas se fue gestando a medida que se penetraba en el mercado y cada vez se obtenía más información, mucho más detallada³⁴. Borneo, Fuzhou y Cantón son los que presentan un índice de variación mayor. Esa variación se encuentra vinculada directamente, al menos en el Pacífico, al componente de la distancia. Buen ejemplo de ello es que los mapas de Japón³⁵ comenzaron a representarse muy tardíamente, cuando las demás zonas y puertos estaban perfectamente integrados en el sistema cartográfico europeo.

³² Entre los múltiples procesos colaborativos que los portugueses establecieron en la India destacan las relaciones con las comunidades judías de los grandes puertos, vid. el artículo de W. FISCHER, "Cochin in Jewish History: Prolegomena to a History of the Jews in India", *Proceedings of the American Academy for Jewish Research*, Vol. 30 (1962), pp. 37-59 "...Among these "re-discovered" communities on the map of the Jewish diaspora of India and Asia, such as Goa, Cranganore, Calicut, Cochin, Surat, Ormuz, Malacca and others, Cochin occupies the most prominent place and in addition has the distinction of being the only Jewish settlement of this early period still in existence...A confirmation of the existence of a Jewish community in Cochin at that time is furthermore reliably supplied by the German traveler, Balthazar Sprenger. Arriving in Cochin with the fleet of d'Almeida in October 1506 and staying two months in Cochin, he noticed the presence of Jews in Cochin, to whom he referred as "a foreign element among the pagan population of the city of Cochin," an observation which substantiates the evidence of the Portuguese sources concerning the Jewish wife of Gaspar da Gama...".

³³ R. MUKHERJEE, "The Indian Ocean in the 'New Thalassology'", *Archipel* 76, (2008), pp 1-17.

³⁴ Algunos viajes proporcionaron un gran volumen de información, vid. J. AUBIN, "Un Voyage de Goa à Ormuz en 1520", *Modern Asian Studies*, Vol. 22, No. 3, (1988), pp. 417-432. Describe el viaje de la nave Santa Maria do Monte, redactado por Cristovao Afonso de Goa a Ormuz y comandada por el capitán y factor comercial Paris Corbinell.

³⁵ Un ejemplo de traspaso de información lo hallamos en las relaciones que recababan marinos, capitanes o embajadores. Sobre Japón, véase J. A. ABRANCHES y H. BERNARD, "Les Instructions du Pere Valignano pour l'ambassade japonaise en Europe. (Goa, 12 decembre 1583)", *Monumenta Nipponica*, Vol. 6, No. 1/2 (1943), pp. 391-403, y como cita en la p. 395 que "...levara consigo rol de todas as cousas y papeis que leva, levado apartadamente os papeys q se han de deyxar en Portugal y os q ha de levar a Roma, y na viagem yra lendo muytas vezes os que tras dos tratados da India y de Japao, y da consulta q se fez en Japao y aquy os años pasados y a cogragao q fizemos agora, communicandoos tamben co o padre Mesquita pera q ambos estem bem informados do q han de dizer y fazer, y tenhoo tudo prestos na memoria pera poder dar boa informacao das cousas...".

A lo largo del siglo XVI la concepción espacial del Índico estuvo altamente desarrollada; si bien presentó errores, de hasta 5°, en la definición de algunas líneas costeras. Pero a medida que transcurría la centuria los puertos del Pacífico –como los de China y Japón³⁶– fueron integrados y referenciados en el sistema de comercio europeo, reduciéndose considerablemente los errores de definición. En cambio en el siglo XVII, y más aún el siglo XVIII, encontramos una evolución en extensión, en número de nódulos, y en calidad de la percepción lograda. Ello fue debido, principalmente a varios elementos.

En primer lugar un mayor desarrollo del tráfico mercantil. El siglo XVI fue la centuria del modelo hispano-luso; el XVII lo fue de la irrupción de las grandes compañías comerciales europeas –como la EIC o la VOC– y el XVIII de completo dominio de las mismas. Estas compañías convirtieron el subsistema indopacífico en una de las áreas básicas para el completo desarrollo del capitalismo moderno en Europa, fomentándolo sobre una tupida y extensa red contractual. Un modelo estructural en definitiva que, por momentos, iba adquiriendo una gran complejidad, como afirma Steiber, “...A model of "structure," to a greater or lesser extent, represents the salient categories of a whole. In world-system terms this becomes an effort empirically to identify the core, semi-periphery, and periphery within the world economy. As is more often the case, however, the structure is more complex and other variables intervene...”³⁷. Ingleses y holandeses se asentaron en la mayoría de puertos, desarrollando una penetración territorial sin precedentes, y activando consensos, cooperaciones e implementaciones en otras muchas regiones que les facilitaron el conocimiento del sistema.

En segundo lugar se procedió a un aumento más que significativo de la información³⁸, no sólo se incrementó su volumen, sino también su calidad³⁹. Ello se

³⁶ Museo Marítimo Róterdam –MMR–, *BWAE170*, “Viaje a Japón, Siam y Corea de Christoph Arnold Merkleins, 1672”.

³⁷ S. R. STEIBER, “Quantitative Models and Methods for World-System Analysis”, *The Sociological Quarterly*, Vol. 21, No. 3, (1980), pp. 295-305, p. 296. Pero también del mismo autor podemos vislumbrar las diferencias terminológicas de lo que Wallerstein definió como un sistema global, una “economía mundo”, S. STEIBER, “The World System and World Trade: An Empirical Exploration of Conceptual Conflicts”, *The Sociological Quarterly*, Vol. 20, No. 1 (1979), pp. 23-36. En la pág 25 podemos leer “...First, what Wallerstein, Chirot, and Frank prefer to call a world capitalist system, Galtung labels a world imperialist system. The argument, however, is not simply one of nomenclature. Even while nominally agreeing on a capitalist label, the first three disagree on the placement of societies within the stratification system...”.

³⁸ Evidentemente en la zona asiática también existía una cartografía propia. Vid. los trabajos, entre otros de H. NELSON y H. WALLIS, *Chinese and Japanese Maps*, Londres, British Library, 1974. J.

halla directamente relacionado con el número de viajes que los barcos europeos realizaban, los mapas levantados sobre el terreno así como un mejor trato y traspaso de información de los principales actores a los cartógrafos⁴⁰. Esta dinámica, por tanto, facilitó un mayor conocimiento geográfico del indopacífico y su traslado a obras cartográficas que esquematizaban ese entorno.

En tercer lugar el auge y divulgación de libros, de descripciones de lugares lejanos⁴¹ –China⁴², por ejemplo-, y la comercialización de mapas como instrumentos para visualizar el mundo sufrió un importante despegue. Entre las obras que tuvieron una gran repercusión entre el público destacan, *Géographie Universelle* de Honore de St. Charles, de 1675; la *Relatione della Grande Monarchia della China*, de 1653, traducido en 1655 en inglés y publicado ese mismo año en Londres; la obra de Martini, *Bellum Tartaricum*, también traducido y publicado en Londres en el mismo año de 1655. En cuanto a los mapas uno de los que tuvieron mayores ediciones fue el Kuang-yü-T'u, un atlas de la China de Lo-Hung-Hsien o la obra cartográfica de Chu Ssú pen. Esta última conoció ediciones en 1555, 1558, 1561, 1566, 1572, 1579,...

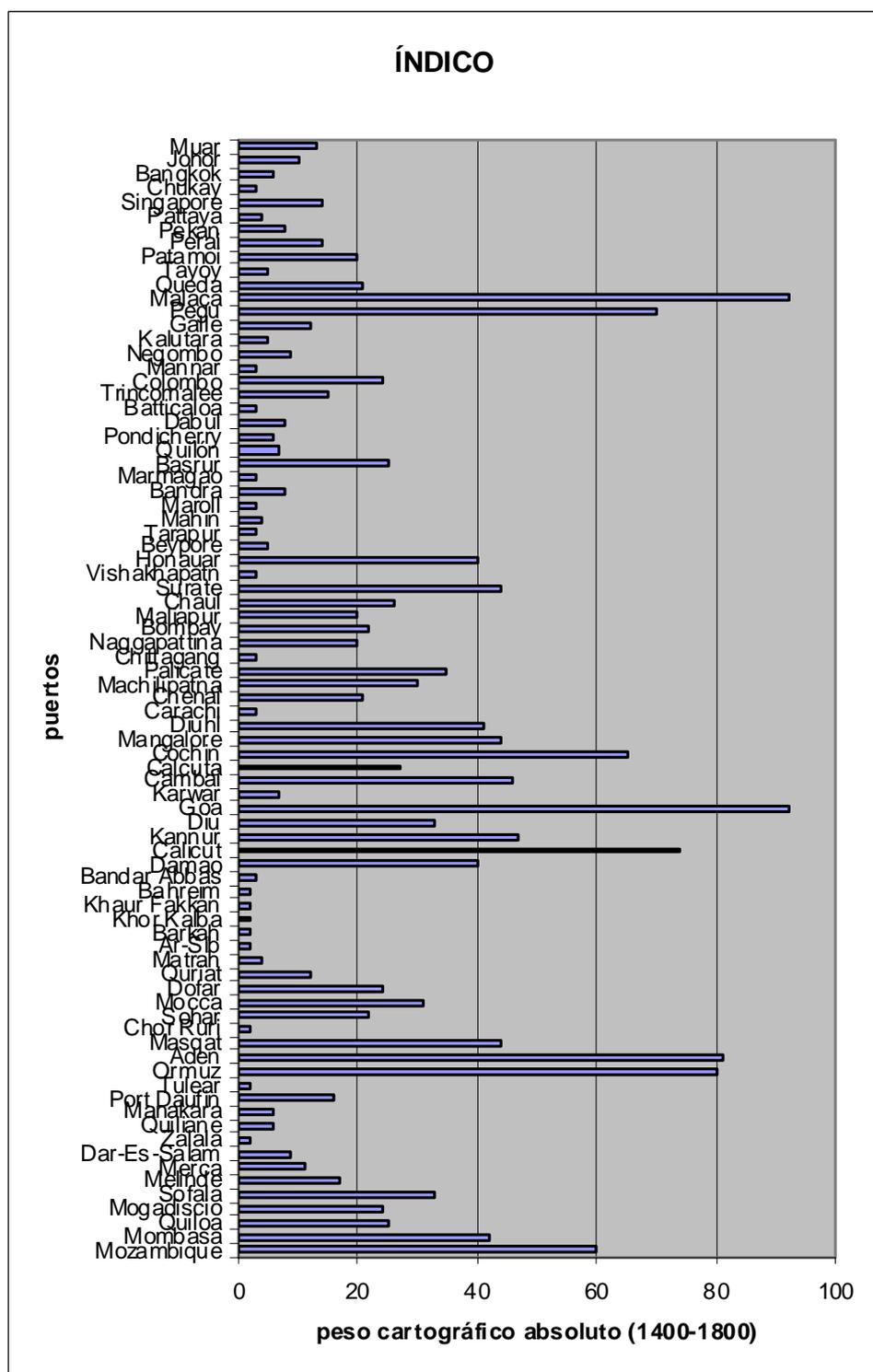
NEEDHAM y W. LING, *Science and Civilisation in China*, Vol. 3. "Mathematics and The Sciences of the Heavens and the Earth", Cambridge, CUP, 1959 o el artículo de H. NELSON, "Maps from old Cathay", *Geographical Magazine*, 47 (1978), pp. 702-711.

³⁹ Otro de los ejemplos que nos proporciona la correspondencia de la East India Company fue el gran traspaso de información que uno de sus agentes, John Saris, facilitó en este caso a Purchas para su mapa de China. Saris era capitán de barco y, al tiempo, jefe de mercaderes. Realizó algunos viajes desde la metrópoli a la zona de Indonesia, concretamente a Bantam. En 1613 salió de Bantam y se dirigió a la factoría de la compañía en Hirado, donde dejó los mensajes del rey de Inglaterra al emperador del Japón en la que se solicitaba ciertos privilegios comerciales. Este viaje le permitió tomar notas y mediciones astronómicas muy buenas, lo que fue una extraordinaria herramienta para perfeccionar la cartografía del momento.

⁴⁰ K. N. CHAUDHURI, *The Trading World of Asia and the English East India Company*, Cambridge, Cambridge University Press, 1989.

⁴¹ Lincolnshire Archives –LA-, ANC9/21/1, "Description of Carwar, Malabar, Bombay and Mauritius 1694-1700". Presenta una descripción de Carwar, Santa Elena, Anjengo, en la Costa de Malabar, la isla de Bombay, y Mauricio. Escrito para la East India Company, describe las factorías, la producción, el clima, el comercio y la forma en que puede ser promovido y sobre todo su importancia estratégica.

⁴² Vid. por ejemplo la gran obra "Hüdûd Al' Alam", de la que V. Minorsky efectuó un magnífico trabajo en *Les frontières de Monde*, Londres: 1937, recogiendo las palabras del autor anónimo "every land of the world of which we have found information in the books of (our) predecessors and in the memories of the sages, with particulars of that land as regards its greatness or smallness, its deficiency or abundance of amenities, wealth, and populations, and its cultivation or lack of the same; also, the disposition of every land with regard to mountains, rivers, seas, and deserts, and all the products coming forth from it." El mapa representa desde China hasta Abisinia.



Estos tres factores facilitaron el incremento del conocimiento, su perfección, y su divulgación en Europa. De aquí que tanto el volumen de puertos como la diversidad de áreas geográficas exceda, en mucho, la percepción primaria del siglo XVI. En el Índico los grandes nódulos nucleares, los de mayor peso comercial, y por ende perceptivo, siguieron siendo los antiguos puertos conocidos por todos, aquellos en donde los

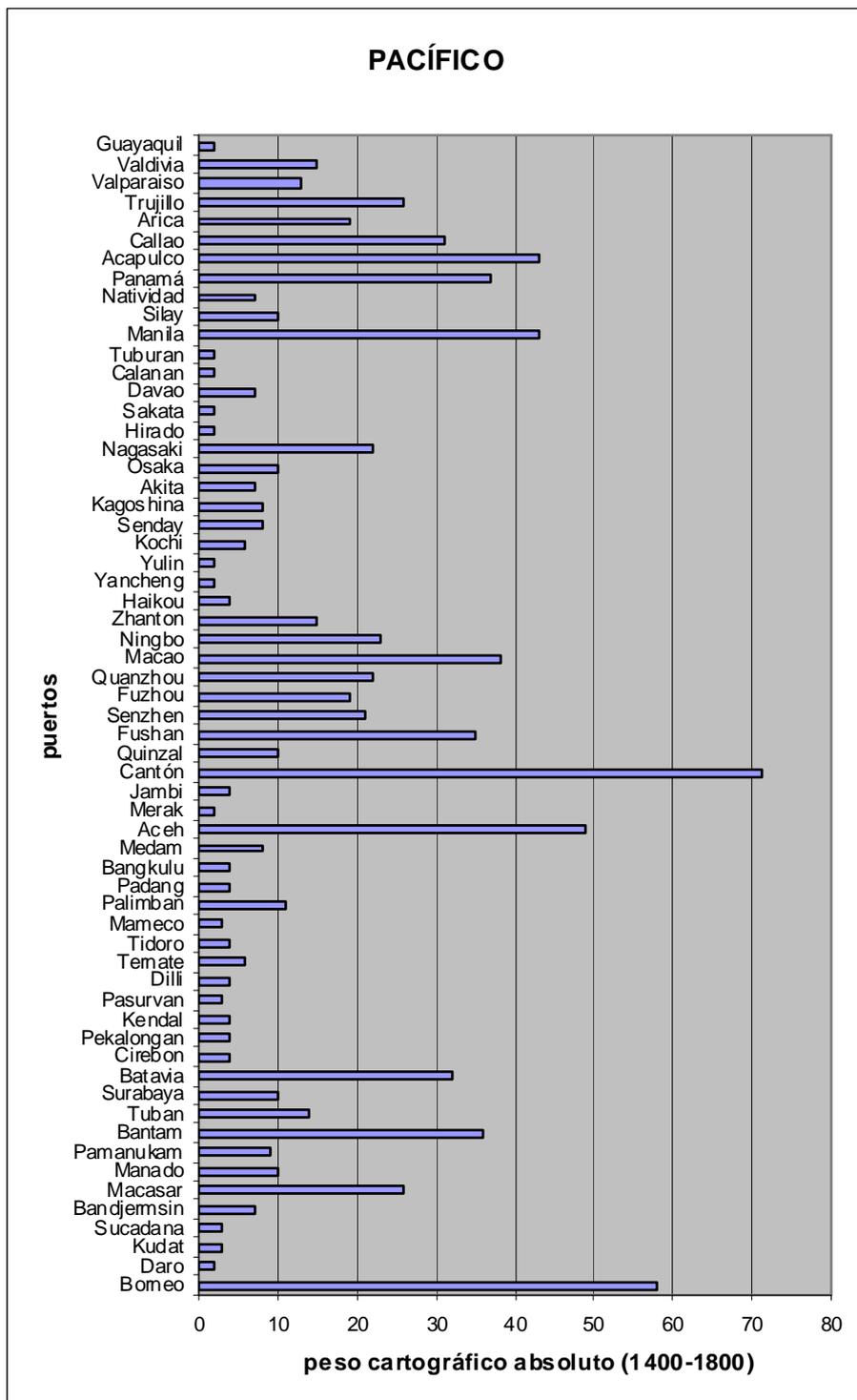
Europeos activaron y se introdujeron tempranamente⁴³, como Goa, Malaca, Calicut, Ormuz, Adén y también Mozambique. La representación portuaria del indopacífico ya era sumamente compleja, con representaciones muy bien logradas de áreas geográficas tales como África, Arabia, el Golfo Pérsico, India, Indochina, el Mar de China, el Pacífico, la costa oeste de América... Pero también cabe anotar que esa misma percepción se hallaba vinculada directamente al número de negocios que los europeos realizaban en todo ese amplio territorio. Goa, el gran centro de comercio y de control portugués, por ejemplo, fue el máximo exponente de lo que afirmamos, al igual que también lo sería Malaca. En cuanto a la percepción y a la representación del Pacífico vislumbramos perfectamente la evolución que sufrió el área y la irrupción de las grandes compañías europeas⁴⁴ así como la actividad contractual de las mismas. Los grandes puertos que se representaron estuvieron directamente vinculados con el gran tráfico comercial. Cantón continuaba configurándose como el principal nódulo mercantil de toda la zona del Pacífico; en Malasia, Borneo⁴⁵, Aceh, Bantam y Batavia, centros de contratación y de control de las grandes compañías, la EIC y la VOC; Macao, la gran plaza comercial de los portugueses en el Mar de China. Finalmente destacamos Manila y Acapulco, puntales básicos de la política de la Monarquía Hispánica en la zona, la interconexión de estos dos modelos permitía un mayor dinamismo en el mercado interprovincial de América⁴⁶ y también su comunicación con el Atlántico.

⁴³ D. WASHBROOK, "South Asia, the World System, and World Capitalism", *The Journal of Asian Studies*, Vol. 49, No. 3 (1990), pp. 479-508.

⁴⁴ D. THOMPSON, "Spatial Interaction Data", *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. 64, No. 4 (1974), pp. 560-575. H. HACKEL y P. C. MANCALL, "Richard Hakluyt the Younger's Notes for the East India Company in 1601: A Transcription of Huntington Library Manuscript EL 2360", *Huntington Library Quarterly*, 67 (2004) vol. 3 p. 423-436. Hakluyt concluyó sus notas enumerando las joyas que podrían ser encontradas en el Este: diamantes, rubíes y perlas. También hizo referencias continuas a la cartografía, entre ellas la de "...a greate Italian map...vich i have translated and caused to be drawne for the Company...and a catalogue of the several commodities good for the East Indies...". En cuanto a la descripción de los puertos y de las islas, en la p. 432, refleja lugares de África (Sofala, Mozambique y Sena); de la India (Diu, Damao, Basaim, Chaul, Goa, Onor, Barselor, Canaor, Mangalor, Cranganor, Cochín, Coulaom, San Thome o Maliopar, Negapatan, Manar), así como otros nódulos de la zona como Colombo, Malaca, Maluco, Tidore, Amboyna, Macao, Manila, Madagascar, Orixá, Bengala, Arocán (en el golfo de Bengala), Pegu, Siam, Camboya, Cochinchina, China, Sumatra, Java Major, Java Minor, Baly, Borneo, Celebes, Gilolo, Salomón, Molucos, Lequios, Japones y Corea.

⁴⁵ H. KNAPEN, *Forests of Fortune? The Environmental History of Southeast Borneo, 1600-1880*, Leiden, KITLV Press, 2001.

⁴⁶ L. NAVARRO GARCÍA, "El comercio interamericano por la Mar del Sur en la Edad Moderna", *Revista de Historia* 23, Caracas (1965), p. 20 expuso de una forma clara que las Filipinas se convirtieron en "...un elemento perturbador de la economía del Imperio..." a través de una doble perspectiva: las mercancías que entraban y la moneda que salía. Entre las obras destacables sobre este aspecto hallamos la de W. BORAH, *Silk raising in colonial Mexico*, L.A., Berkeley, 1943 y la de P. CHAUNU, *Les*



Partiendo de un modelo experimental hemos definido como peso relativo el número de ocasiones en que un puerto aparece en la cartografía durante un periodo de veinticinco años. Por peso absoluto entendemos la suma de los pesos relativos de una

Philippines et le Pacifique des Ibèriques, París, 1960. Por su parte C.H. HARING, *Comercio y navegación entre España y las Indias*, México, F.C.E., 1979, p. 181 relata como "...El comercio con las islas Filipinas y América a través del Pacífico constituyó otro conducto de filtración para los beneficios de los comerciantes sevillanos".

centuria o, en el caso que reflejamos, de toda la época estudiada. Con esta doble clasificación no solo podemos vislumbrar la evolución comercial de los europeos con los distintos puertos de la zona y su reflejo en la imagen mental del europeo sino que también nos facilita percibir cuales fueron los puertos que se mantuvieron como grandes centros contractuales.

3- Cartografía, mercados y acumulación de información.-

En la primera fase de implantación de la EIC en el área del Índico y del Pacífico su metodología se basó, principalmente, en la explotación directa de los mercados locales y regionales, con adquisiciones de productos para ser reexportados a las principales plazas europeas. Sin embargo, en esos primeros momentos su gran actividad fue la de penetrar en el tráfico mercantil regional. Este factor derivaba de un problema fundamental. Ciertamente, muchos de los centros de la zona no realizaban demanda alguna de las manufacturas elaboradas en Europa⁴⁷ –salvo el caso de los ‘Kerseys’ ingleses que, como señalan Danvers y Foster⁴⁸, tuvieron una demanda relativa, especialmente en Japón-, por lo cual la capitalización del circuito era muy escasa. De esta forma se tuvo que recurrir a la transacción comercial de artículos locales y regionales, caso por ejemplo de los textiles de la India que tenían una fuerte demanda en la región de Indonesia y Japón.

Así pues, la EIC no sólo comerció directamente con los núcleos nucleares, aquellos centros vitales del sudeste asiático, sino que también lo hizo con los secundarios, comprando y vendiendo géneros de todo tipo, acaparando el tráfico mercantil y acumulando capital para adquirir aquellas mercancías requeridas desde Europa. Los ingleses compraron y vendieron a lo largo de todas las costas del Índico y del Pacífico,

⁴⁷ B. W. ANDAYA, “The Cloth Trade in Jambi and Palembang Society during the Seventeenth and Eighteenth Centuries”, *Indonesia*, Vol. 48, (1989), pp. 27-46. Recuerda la autora que en muchas partes de Indonesia era una costumbre cotidiana usar tejidos con fibras vegetales, reservándose las telas de seda únicamente para ceremonias sociales o días muy especiales. La situación de paz que hubo en Palembang contribuyó a un mayor florecimiento de la economía y el auge del comercio. En 1695 Palembang produjo 2 millones de libras de pimienta que se vendieron a los holandeses y les reportaron más de 25.000 florines de beneficio, lo mismo que sucedió en Jambi. Vid. también B. ANDAYA, *To Live as Brothers; Southeast Sumatra in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Honolulu: University of Hawaii Press, 1993.

⁴⁸ F. CH. DANVERS y W. FOSTER, *Letters...[...]* op. cit. vol. III, Richard Wickman comunicó en junio de 1617 a la East India Company que los Kerseys ingleses tenían una buena demanda en Japón, al igual que la seda china, la madera de sapon siamesa y las especias. Con relación a éstas últimas explicó que la pimienta de Bantam se pagaba a 6 taes el pico mientras que la de Patani, de una calidad superior, lo era a 7 taes el pico.

penetraron por ríos y contactaron con los nativos⁴⁹, abriendo nuevos mercados hasta entonces insospechados, como el de Siam y sus múltiples conexiones con los mercaderes chinos. En esta fase la colaboración con las redes de comercio local y regional fue un elemento fundamental en el conjunto de todo el proceso que se extendió al tráfico transnacional entre las diferentes potencias, caso de las autoridades portuguesas de la India y los ingleses⁵⁰, permitiendo aquel aprendizaje tan necesario para poder controlar la red en su totalidad. Como ya hemos citado en otros trabajos el capitalismo no requería únicamente “*acumulación primitiva*”, sino también “*acumulación informativa*”⁵¹.

El traspaso de información de unos agentes económicos a otros era un proceso fundamental en la dinámica capitalista. Además, durante los primeros cincuenta años la EIC aún no había tenido tiempo de “acumular capital” para reinvertir en su expansión⁵².

Los puertos principales utilizados por la East India Company en el período de 1600-1650 fueron los más estratégicos, como Bantam, Surate y, hacia 1640, Madrás. Sin embargo, en el segundo período de la centuria los nodulos primarios variaron mucho más, produciéndose un cambio en el espacio geo-estratégico. En el período 1651-1700 el más utilizado fue la India⁵³, aunque se incrementó notablemente el comercio con China y Japón.

⁴⁹ S. KHAN, *The East India Trade in the 17th Century, in its political and economic aspects*, London, Oxford University Press, 1923, p. 75, “The English vessels resorted to almost every place where there was the least likelihood of obtaining trade with the natives. On the Eastern coast factories were established at Masulipatam and Pettapoli. In Landak a factor describes the savagery of the people of Dyaks who lie in the rivers on purpose to take off the heads of all they can overcome’. The Company’s agents were well received at Bangkok, and the Company determined to settle more factors to ‘beat out a trade at Siam, Patani, and other places. The attempt to establish a factory in Cochin China ended in the English and the Dutch being killed in the water with harping irons like fishes.

⁵⁰ F. CH. DANVERS y W. FOSTER, W. *Letters...[...]* op. cit. vol. III, “Commission and Instructions from President Methwold and Council to Captain Wills, April 7, 1635. “Commend to his assistance the merchants employed in this voyage to Macao in the London, for the purpose (among other things) of bringing thence to Goa 5,000 quintals of copper and certain iron ordnance, for which the Viceroy has agreed to pay as freight ten per cent, of the estimated value. On his way he is to land Pitt and others at Daman, and to receive on board a servant of the Captain of that place, with any Portuguese passengers for Goa. At the latter city he is to put ashore some lead and take on board some pilots to be provided by the Viceroy. If required by the latter, he may touch at Malacca. At Macao he is to take care that his sailors give no offence by deriding or disturbing religious ceremonies, getting drunk, etc.; and any thus offending should be rigorously punished”.

⁵¹ A. PICAZO, “Ports and commercial networks in the Indian and Pacific Oceans: Models and Flows of Capitalism” en R. MUKHERJEE (Ed.), *Networks in the First Global Age, 1400-1800*, Delhi, Indian Council of Historical Research, 2011.

⁵² Vid. Patrick TUC, *The East India Company, 1600-1858*, London, Roudlege, 2001.

⁵³ F. CH. DANVERS y W. FOSTER, W. *Letters...[...]* op. cit. vol. IV, recogen las cartas de protesta de Zulfikar Khan, de Surate, de 1616 contra las actuaciones de los factores de la East India Company en

La utilización de la red no se limitó únicamente a nódulos primarios, también se completó con puertos secundarios. Si los principales focos de la red inglesa estaban situados básicamente en tres zonas básicas, los puertos secundarios abarcaban un área geográfica mucho más densa y compleja que comprendía prácticamente todos los puertos de África, Arabia, Persia, India, Malasia, China, Japón... De todo ese espacio comercial, tanto del Índico como del Pacífico, la India acaparó la mayoría de los viajes secundarios de la EIC que, a finales del XVII, pero sobre todo en el siglo XVIII⁵⁴, se convertiría en una de las piezas fundamentales del incipiente imperio británico y, como no, de su proceso industrial.

A medida que avanzaba el siglo XVII se fueron utilizando puertos cada vez más lejanos, ubicados en el Pacífico, que se incorporaron a todo al tráfico comercial de la East India Company, entre ellos los puertos de China, principalmente Amoy. Esta dinámica no fue extraña, el Índico era una zona mucho más abierta que el Mar de China. Un ejemplo de las dificultades propias de esta zona fue el manual para la navegación denominado Tung Hsi Yang K'ao, publicado en 1617⁵⁵.

El análisis cartográfico y la ulterior segmentación de los puertos principales nos evidencia las siguientes pautas:

a- Entre 1600 y 1625 prevalecieron los puertos emplazados en el área del sudeste asiático, con un pleno dominio de Bantam, aunque también destacó el puerto de Surate, el segundo en peso relativo. Este hecho queda completamente reflejado en la visualización de redes que veremos a continuación, con una gran centralidad en los puertos citados.

b- En el segundo cuarto de siglo, hasta 1650, también sobresalió de forma especial el área del sudeste asiático. Bantam adquirió, si cabe, mucho más peso, llegando a asumir el 73% de todos los viajes. Ello supuso un incremento muy significativo respecto al primer periodo, manteniéndose también la presencia de Surate, aunque con un peso menor.

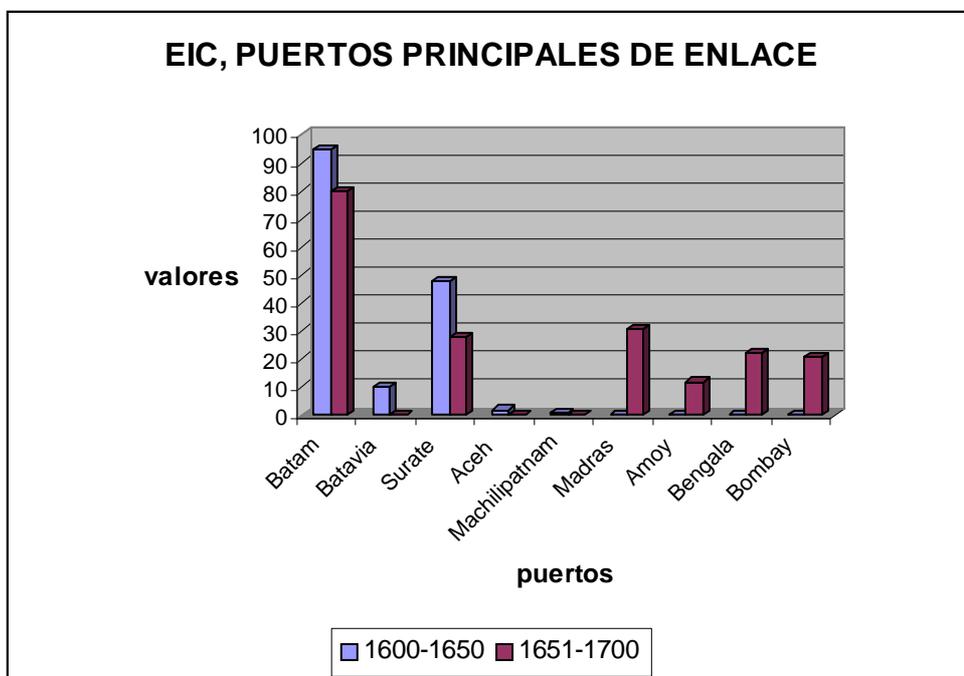
dicha ciudad, especialmente por los abusos cometidos en los procesos mercantiles y las consecuencias de ello.

⁵⁴ P. PRASANAN, *The Transition to a Colonial Economy: Weavers, Merchants and Kings in South India, 1720-1800*, Cambridge, CUP, 2001.

⁵⁵ L. BLUSSÉ, "No Boats to China. The Dutch East India Company and the Changing Pattern of the China Sea Trade, 1635-1690", *Modern Asian Studies*, Vol. 30, No. 1, (1996), pp. 51-76.

c- Entre 1651-1675 la dinámica económica de Bantam se mantuvo, configurándose como la principal sede de contratación de la EIC y el puerto nuclear por antonomasia de la compañía en la región.

d- En la etapa final del siglo XVII la implementación de la EIC cambió notablemente. La India se configuró como la principal zona de tráfico comercial de la compañía, con cambios fundamentales. Surate desapareció como destino y se reforzaron otras áreas hasta entonces de peso débil o nulo, caso de Madrás, Bombay o Bengala. También surgieron por primera vez grandes puertos en el área del Pacífico, especialmente Amoy⁵⁶.



El resultado de esta dinámica económica también se reflejó en la configuración cartográfica de los mercados. Tras analizar los mapas estudiados el resultado ha sido muy elocuente, fiel reflejo de las directrices y de la información proporcionada por los diferentes actores en el área del Índico y del Pacífico. Así pues, aquellas zonas de mayor implantación europea, de un tránsito informativo más elevado fueron los que se

⁵⁶ British Library, *IOR/G/12/21*, "Diary and consultations of the Council in China". Este documento, de 1721, recoge los productos que se exportaron desde China a la compañía Emilia y Lyell, en Inglaterra. Entre ellos cabría señalar: 2.000 picos de seda a 150 taes el pico, 6.000 tafetanes, 800 colchas de Damasco, 250 picos de te a 35 taels el pico. Desde China también se exportaron a Bombay, 1.000 picos de alumbre a 1'50 taels el pico, 2.500 picos de azúcar a 3 taes el pico...

representaron en la cartografía con menos errores, con unas desviaciones más pequeñas y con una concreción costera más fidedigna; en cambio, aquellas áreas menos visitadas aparecen en los mapas de una forma más indefinida, más inconcreta y con grandes lagunas.

Seguidamente expondremos dos ejemplos del análisis cartográfico realizado con MapAnalyst donde podemos percibir claramente que las zonas con menos información, a saber las de menor implantación comercial europea, son las que presentan una distorsión más elevada. Del mismo modo ocurre con la desviación de los principales puertos visitados por los tratantes europeos, a mayor número de viajes mayor perfección.

El primero de ellos es el mapa de Petrus Bertius de 1618 denominado “*India Orientalis*”, el cual fue impreso en Ámsterdam con una escala 1: 47.000.000. Se trata de una miniatura perteneciente a su obra “*Tabularum Geographicarum Contractarum*” que reflejó de forma pormenorizada el Índico y el Pacífico. Hay que tener en cuenta que Bertius ya había trabajado la cartografía de toda esa área, destacando su magnífica carta de Bengala publicada en 1602 o la percepción general de Asia de 1606. La información recabada en la realización de esas sendas obras junto con la actualización de datos le permitieron terminar la elaboración que presentamos. Pero Bertius también colaboró y cooperó con otros cartógrafos, entre ellos Hondius⁵⁷, y en parte se nutrió de sus trabajos. Por eso mismo hallamos un fuerte paralelismo entre ambos autores y entre sus obras.

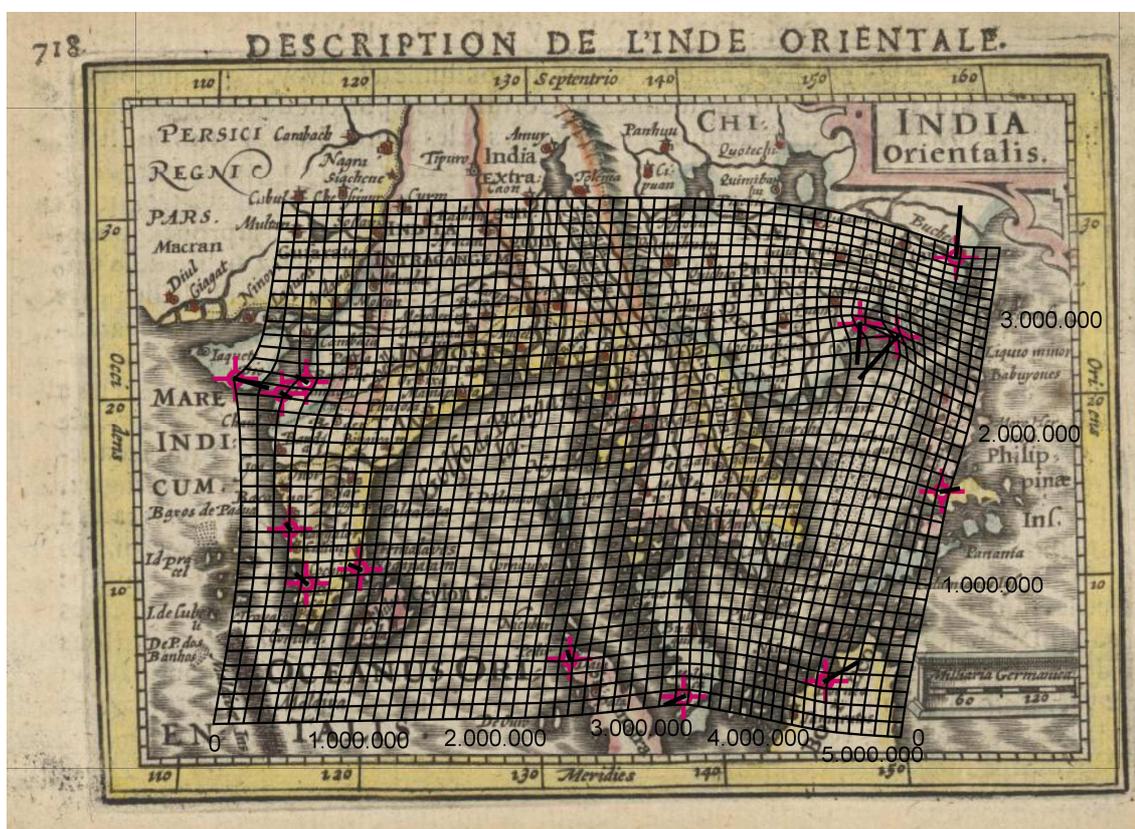
Así pues “*India Orientalis*”, es una obra del inicio de la implantación de las primeras compañías globales (VOC, EIC) en el área, pero una obra tardía si tenemos en cuenta que los portugueses ya llevaban una centuria ubicados en la misma y que habían generado un gran volumen de cartografía sobre la región en general e incluso sobre muchos puertos en particular.

La influencia de aquellas obras realizadas previamente por Bertius se hallan presentes en “*India Orientalis*” por dos circunstancias que cabe remarcar y que nos lo evidencia el análisis con MapAnalyst. En primer lugar hallamos que la orientación de los vectores de ubicación portuaria y de desviación del Índico presentan una dirección oeste. Además, los grandes puertos indios están sumamente bien situados. Esta

⁵⁷ Se puede consultar la obra de G. SCHILDER, *Monumenta Cartographica Neerlandica*, 4 vols., Uitg. Canaleto, 1986-1993.

situación no se reproduce en la zona del Pacífico, especialmente con aquellas plazas secundarias del norte de la China que presentan una desviación muy notable manteniendo una dirección de los vectores hacia el este, con una desviación portuaria muy elevada.

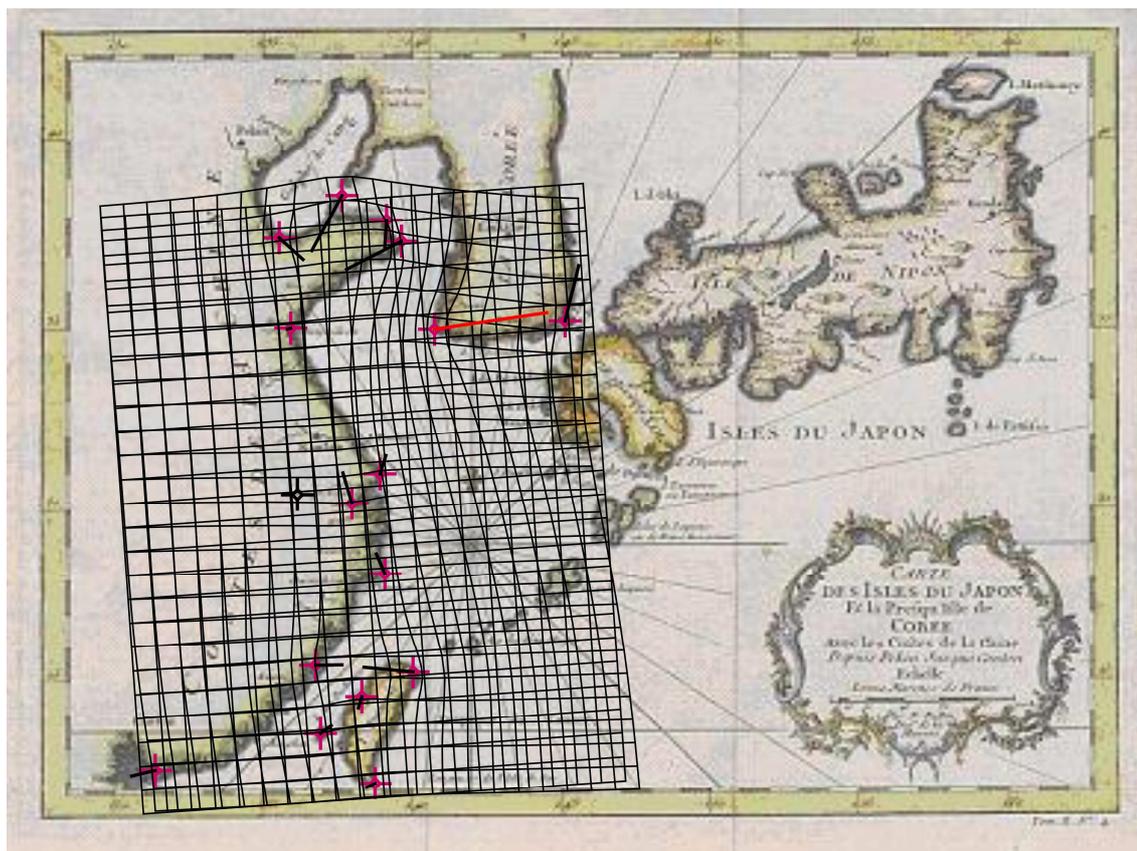
La segunda cuestión que refleja la impronta anterior de las obras de Pertius y las de Hondius en “India Orientalis” es la red de distorsión de la malla. Efectivamente, mientras que la zona del Índico presenta una gran regularidad, no sucede lo mismo con el Pacífico en la que podemos hallar una irregularidad superior, hecho que evidencia la utilización de fuentes cartográficas diferentes⁵⁸.



El segundo ejemplo es el mapa de Jacques Nicolas Bellin, de 1735, “*Carte des isles du Japon et la presqu'isle de Coree avec les costes de la Chine depuis Pekin Jusqua Canton*” impreso en París, y con una escala 1: 3.168.000. Este mapa, ya avanzada la

⁵⁸ Sobre las obras de Bertius y las del Índico y Pacífico, vid. T. SUÁREZ, *Early Mapping of Southeast Asia*, North Clarendon, Tuttle Publ., 1999. Sugerimos el análisis sobre el comportamiento “cartográfico” de la VOC. Ésta, siguiendo los pasos de los portugueses, también imprimió en su expansión un gran secretismo y hermetismo con la información proporcionada por pilotos y que incidía directamente sobre la realización de nueva cartografía más ajustada a la realidad.

implantación y el tráfico comercial de las grandes compañías con toda el área de estudio, nos llama la atención por una serie de elementos. En primer lugar, la distorsión cartográfica de China, Taiwán y Corea son mínimas. En segundo lugar, si bien los principales puertos comerciales de Taiwán y China –muy visitados por los europeos– presentan desviaciones mínimas, no ocurre lo mismo con los ubicados tanto en el norte de China como en Corea, donde la contratación era menor y, en consecuencia, la información más escasa y la representación cartográfica menos eficiente.



Este hecho responde al gran desconocimiento de la península de Corea al quedar al margen de los circuitos comerciales. Efectivamente, la escasa navegación europea en Corea permitió que durante buena parte del siglo XVII fuese tratada como ínsula⁵⁹. Bellin recogió parte de ese legado pero pudo ir completando la falta de información. Efectivamente, el incremento de viajes de religiosos franceses a la zona provocó una acumulación notable sobre toda la zona, tanto de China y Corea como de Japón y que

⁵⁹ Vid. A. SCHOTTENHAMMER, *The East Asian maritime world 1400-1800: its fabrics of power and dynamics of exchanges*, Otto Harrassowitz Verlag, 2007

augmentó con la aportación de otros cartógrafos⁶⁰ que le precedieron, como Delisle y De Fer. Si nos fijamos tanto la desviación de los vectores como la distorsión de la malla en Corea distan mucho de la gran uniformidad de China y Taiwán.

4. Las redes de las primeras compañías globales: el caso de la East India Company

El examen de las cartas de la EIC la hemos efectuado sobre los primeros años de su penetración en el área, concretamente en el primer cuarto del siglo XVII, desde sus primeros viajes hasta 1617. La pauta de estudio seguida ha sido la de confeccionar una base de datos de todas las epístolas, la fecha de emisión, el agente emisor⁶¹, el lugar de redacción, el destinatario y el destino. Todo ello georeferenciado para posteriormente ser incluido en el SIG histórico-temporal. Además, hemos absorbido algunas de las noticias más importantes que se transmitían, aunque únicamente de la zona del Pacífico, pues uno de los puntos que investigábamos era determinar la velocidad de implantación de los mercaderes y agentes europeos en el Lejano Oriente. Por eso hemos realizado un

⁶⁰ Sobre la cartografía japonesa, que también recoge la obra de Bellin, vid. J. HUBBARD, “The Map of Japan Engraved by Christopher Blancus, Rome, 1617 », *Imago Mundi*, Vol. 46 (1994), pp. 84-99. J. F. SCHUTTE, “Japanese Cartography at the Court of Florence; Robert Dudley's Maps of Japan, 1606-1636”, *Imago Mundi*, Vol. 23, (1969), pp. 29-58 y sobre todo del mismo autor “Ignacio Moreira of Lisbon, Cartographer in Japan 1590-1592”, *Imago Mundi*, Vol. 16, (1962), pp. 116-128. H. NAKASUMA, “Les Cartes du Japon qui servaient de modele aux cartographes europeens au debut des relations de l'Occident avec le Japon”, *Monumenta Nipponica*, Vol. 2, No. 1 (1939), pp. 100-123. G. KISS, “The Cartography of Japan during the Middle Tokugawa Era: A Study in Cross-Cultural Influences », *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. 37, No. 2 (1947), pp. 101-119 y también del mismo autor “Some Aspects of the Missionary Cartography of Japan during the Sixteenth Century”, *Imago Mundi*, Vol. 1, 6, (1949), pp. 39-47.

⁶¹ J. ADAMS, “Principals and Agents, Colonialists and Company Men: The Decay of Colonial Control in the Dutch East Indies”, *American Sociological Review*, Vol. 61, No. 1, (1996), pp. 12-28, p. 13 explica como “The basic structure of early modern European colonialism was created when merchant capitalists and their home states joined together to charter large-scale monopoly companies aimed at global commercial and imperial dominance. The Dutch pioneered key aspects of the chartered company form with the foundation of the United East Indies Company (Vereenigde Oost-Indische Compagnie, or VOC) in 1602. The VOC merged individuals' assets into a single permanent ongoing enterprise, and was invested with sovereign rights over foreign territory and vassals. Chartered companies were quintessentially patrimonial forms...Patrimonial systems embody several special twists to the relevant principal/agent relationships two are important here. First, the substantive content of roles and ties is multifocal. That is, key agents were delegated multiple and interrelated organizational goals, including what we think of as economic ends (extracting surplus resources and making profits), as well as the coercive goals of maintaining and extending sovereign reach. The top Dutch colonial agents were, by virtue of their singular positions, simultaneously traders and rulers. The metropolitan principal therefore faced the ticklish task of strengthening the power of these agents to insist that surplus pass through the restricted set of nodes leading back home, while making sure that wily agents did not evade that patrimonial chain for their own ends. Thus patrimonial principal/agent ties present more complexities than the employer/employee or manager/worker relationships in capitalist firms with which most contemporary principal/agent models are preoccupied”.

examen más concreto y detallado de las cartas emitidas desde Japón, Siam e Indonesia, y de los datos que incorporaban. Con este estudio profundizamos en el análisis de la evolución de la utilización espacial en la primera Edad Global. A saber, la actividad que desarrollaron los agentes de la compañía en determinados puertos y la realidad económica de sus hinterlands⁶²; la evolución de la cantidad de información trasladada a otros agentes; las conexiones interportuarias; la calidad de los datos; la competencia entre compañías⁶³; las referencias al mercado (precios, ubicación geográfica, tratados, convenios...) así como las necesidades que iban surgiendo de su irrupción. Un ejemplo lo hallamos en el memorando de Lord Arundel que en 1639 apremiaba a la compañía a establecer una factoría, con carácter de urgencia, en Madagascar dado los intereses franceses en aquella isla. En fin, hemos percibido como se estructuró la red comercial inglesa y como sus encargados tenían una actividad frenética que, como afirman tanto Tollison como Irwin, les llevaron a controlar totalmente el mercado⁶⁴.

⁶² Ch. KEONG, *Trade and Society: The Amoy Network on the China Coast, 1683-1735*, Nuss Press, 1983, realiza una explicación muy detallada de la situación rural de Fukien y del éxodo de esa zona a la ciudad, en la p. 95 podemos leer "...During the period between 1684-1717 the Fukinese focused their attention on the modern trade conducted through the overseas Network...".

⁶³ E. B. SAINSBURY, W. FOSTER, *A Calendar of the Court Minutes of the East India Company*, Oxford, Clarendon, Press, 1909, Vol. V, "The Committees for Pulo Run to Thomas Gee, January 5. They suppose that it is not unknown to Gee that by the award lately made between the English and Dutch Commissioners the island of Pulo Run is to be restored to the English. The Company have resolved to plant, fortify, and people the said island, the management of which has been referred to a committee, the members to meet every Friday morning to consult about the same. Gee having been to the island and the places adjacent, is earnestly desired to repair to London, as it is thought that he will be able to advise and give great light concerning this Business".

⁶⁴ R. TOLLISON, *Politicized Economies: Monarchy, Monopoly, and Mercantilism*. Texas A&M University Press. 1997, p. 185, "...The study of the "microanalytics" of individual mercantile monopoly companies is useful in its own right. Such research allows us to explicate clearly how these companies operated and how they resolved certain basic and timeless economic problems in their organizational forms. It also permits comparison of modern forms of economic organization with the forms adopted by the early companies. There are fundamental similarities in the economic problems faced by both the early and more modern companies, and hence a similarity in their organizational formats as well. Within the process of firm adaptation to transactions costs and external forces is the long, and often tentative, beginnings of the modern (limited liability) form of the corporation. The vital nature of the firm and corporation as the foundation for economic progress in all societies needs no rationale, of course. But historical research and economic logic gives us greater insight into the political economy of mercantilism and into the economic nature of the early companies. Por su parte, D. IRWIN, « Mercantilism as Strategic Trade Policy: The Anglo-Dutch Rivalry for the East India », *The Journal of Political Economy*, Vol. 99, No. 6, (1991), pp. 1296-1314, p. 1297, "The literature on strategic trade policy, reviewed in Helpman and Krugman (1989), examines optimal commercial policy when international trade is conducted under conditions of imperfect competition. These models share the feature that government intervention can impart strategic advantages on domestic firms in competition with foreign firms, giving trade policy the potential to increase national welfare. In one prominent analysis, for example, Brander and Spencer (1985) use a Cournot duopoly model to examine competition between a domestic and a foreign firm exporting to a third market. Under certain conditions, a government export subsidy enables the domestic firm to commit to a higher level of output, thereby forcing foreign output to contract and shifting profits to the domestic firm at the expense of the foreign firm. Brander and Spencer show that

A medida que la EIC se fue implantando en cada una de las áreas la cantidad de datos fue creciendo. Si bien en los primeros años las cartas emitidas desde la zona fueron escasas con el tiempo aumentaron tanto las destinadas a la metrópoli como las dirigidas a otros puertos. La evolución fue espectacular, en 1602 y en 1607 únicamente se emitieron una carta cada año. La de 1602 del rey de Aceh al agente inglés que vivía en la misma ciudad, a James Lancaster, en la que se le confirmaban algo tan vital como eran los privilegios comerciales; la de 1607 de Gabriel Towerson desde Bantam a la compañía en Londres, en la que comunicaba la llegada del almirante holandés Matelief, y su viaje a China, concretamente a Hainán, en la ruta a Macao; e incluso los precios del tafetán (a 1 real de a 8 la pieza).

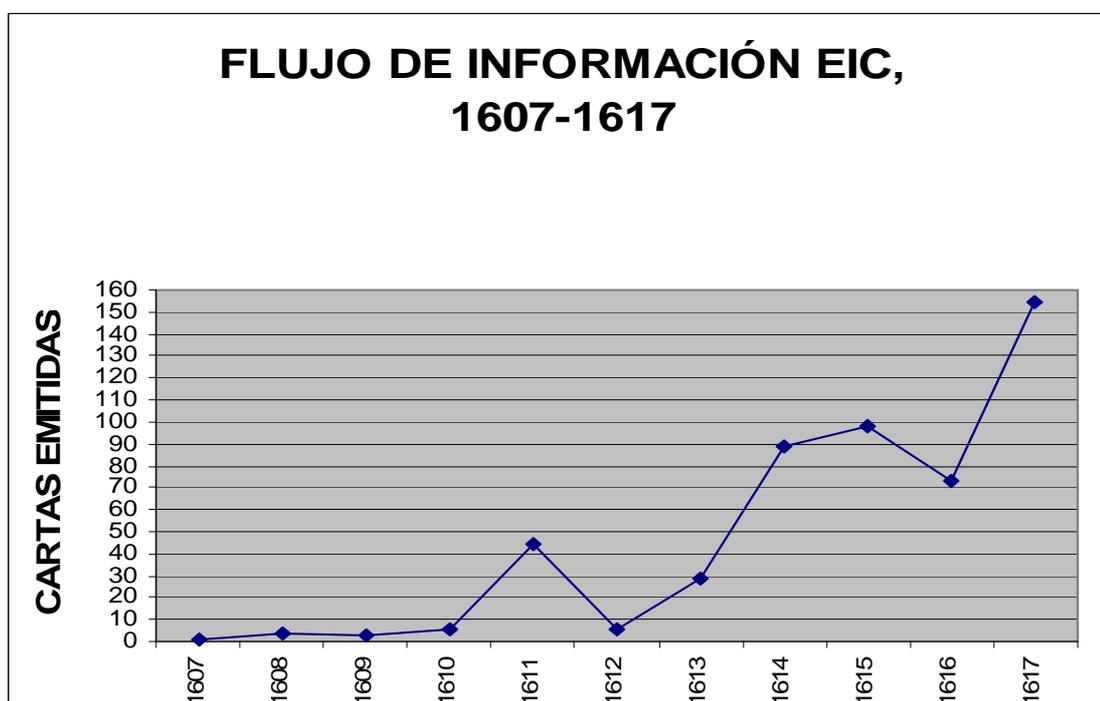
Diez años después el volumen transferido ascendió a 154 cartas con una variedad de destinos muy elevada. Efectivamente, las misivas se dirigieron mayoritariamente a Londres, pero también se incrementó el número de las destinadas a los demás agentes ubicados en distintos puertos (India, Indonesia, Siam, Japón...). No sólo aumentó el número de cartas sino que también lo hizo el volumen de los testimonios, en variedad y en calidad. En ella se reflejan datos valiosos para la estrategia mercantil, desde la llegada de diferentes naves a los puertos (holandeses, españoles, franceses...) a envíos de productos (especias, textiles...) y capitales. Un ejemplo lo evidenciará más fehacientemente: en 1617 Lucas Anthenius envió desde Masulipatam a William Nichols en Aceh un cargamento valorado en 20.000 reales de a 8 con el “Charles”, y con el “Unicornio” 10.000 reales en metálico y 10.000 en ropa. Otros casos lo pueden complementar, en 1639 se enviaron a Bantam 40.000 reales; en 1637 se remitieron 100.000 reales con la nave Jonás a Surate⁶⁵. La red de agentes y los flujos de información proporcionaron el conocimiento necesario para saber y determinar en que puertos y plazas se podrían obtener más beneficios: desde Siam se comunicó al agente en Hirado que cualquier intervención en esa zona produciría unos rendimientos que superarían con creces el 100%.

Esta dinámica de flujos de información desarrollada por la EIC fue muy similar a la implementada por la VOC. Si bien esta última presenta unas disimilitudes de volumen

these subsidies increase national welfare because the additional profits of the domestic firm exceed the cost of the government subsidy (although if all governments undertake such policies, the resulting Nash equilibrium is inefficient in that the welfare of all countries could be higher in the absence of such subsidies)”.

⁶⁵ Vid. la obra de C. CIPOLLA, *La odisea de la plata española: conquistadores, piratas y mercaderes*, Barcelona, Crítica, 1999.

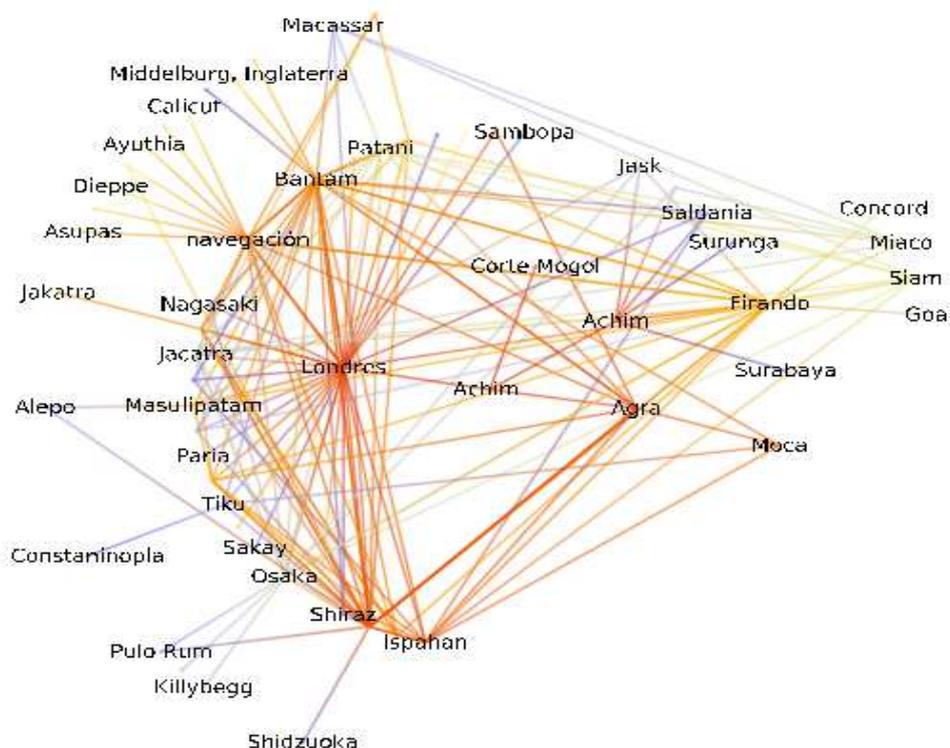
anuales un tanto diferentes. Por lo que se refiere a la cantidad de cartas remitidas por los agentes flamencos en la zona hallamos años de gran disparidad, prácticamente pendular. Hubo años de transferencias mínimas, como 1609 o 1611, que sólo se emitieron 6 y 16 cartas respectivamente, y otros muy elevados, como 1608, en que se despacharon 169 misivas, la gran oleada de datos de 1610 cuando se alcanzaron las 209 cartas. Esta correspondencia mantenía un elevado número de datos y de información, como la transferida por Andries Sourij, el agente en Jambi, a la central de Batavia.



El análisis de la red de agentes de la EIC⁶⁶ en el primer cuarto del siglo XVII nos evidencia, además de ser cooperativa y colaborativa, un modelo no lineal, complejo, altamente dinámico y mutable, al tiempo que presenta una fuerte centralidad derivada de la propia estructura de la compañía, con sede en Londres, pero en la que aparecen

⁶⁶ Sobre la expansión, las rutas y la tupida red creada por la EIC, vid. E. ERIKSON y P. BEARMAN, *Routes into Newtworks. The structure of English Trade in The East Indies, 1601-1833*, New York, Columbia University Press, 2004 y también R. HARRIS, “The formation of the East India Company as a Cooperation-Enhancing Institution », *Social Science Research Network*, December (2005), pp. 223-241. S. SEN, *Empire of free trade: The East India Company and making of the colonial Marketplace*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 1998. S. HEJEEBU, “Contract Enforcement in the English East India Company”, *The Journal of Economic History* (2005), 65: 496-523.

centros nucleares de amplia repercusión en el conjunto, como Firando o Bantam⁶⁷. Éstos facilitaron una mayor dinamización de los mercados de la zona a la par que también permitieron la penetración en otras áreas restringidas o de difícil acceso para los productos europeos. En definitiva, podemos afirmar que se cumple el axioma de que en una red compleja y dinámica el todo es mucho más que la simple suma de las partes.



Una visualización circular de la red⁶⁸ nos clarifica, aún más, tanto la centralidad de la misma como el peso conector de los principales forelands del área⁶⁹. Lo llamativo en

⁶⁷ P. LAWSON, *The East India Company: a History*, London, Longman, 1993, afirma que en un principio la EIC no prestó ningún interés por el subcontinente. D. K. BASSETT, “British ‘Country’ Trade and Local Trade Networks in the Thai and Malay States, c. 1680-1770”, *Modern Asian Studies*, Vol. 23, No. 4, (1989), pp. 625-643. R. J. BARENDSE, *The Arabian Seas: The Indian Ocean World of the Seventeenth Century*, M.E. Sharpe, 2002, explica que con la pimienta las grandes compañías realizaron una verdadera “revolución comercial” en las exportaciones a Europa.

⁶⁸ La visualización está realizada con Tulip Software, un programa de análisis de datos y visualización de redes.

⁶⁹ G. WEIGEND, “Ports their hinterlands and forelands”, *Geographical Review*, 1952. También se puede hallar información más actual en la publicación de J. J. WANG, *Ports, cities, and global supply chain*, Ashgate Publishing, Ltd., 2007. M. FUJITA; P. KRUGMAN y A. VENABLES, *The spatial economy*:

este caso es la excentralización de puertos nucleares que funcionaron como centros neurálgicos, como el caso de Hirado (Hirado). En 1614 y 1615 encontramos un gran número de representantes de la EIC en Japón. En Hirado, por ejemplo estaban Richard Cocks, William Eaton, William Neelson, Andrea Dittis, Ralph Coppendale, John Osterwick y Edmund Sayers. Desde Hirado controlaban una red de subsedes como las de Osaka, Kyoto, Shizuoka, Naha (Okinawa) y las conexiones con Siam y China eran tremendamente activas... El 30 de diciembre de 1617 Richard Cocks, agente inglés en Hirado, envió a Richard Pitt, factor de la compañía en Siam, una letra de cambio de Giquam, mercader chino, por valor de 1.289 taes. Igualmente, el 26 de junio de 1616 Benjamín Fraie, de la factoría de Ayuthia, envió a Richard Cocks, a Hirado, una letra de cambio de Shobicke por valor de 2.000 taes⁷⁰. La función última de esos agentes, por tanto, fue la de aprender, la de ‘comprender’ el espacio y todas sus posibilidades e incluso la de obtener capital y financiar empresas.

Si comparamos únicamente la actividad epistolar de los agentes en Hirado⁷¹ vemos que con sus 84 cartas casi duplica a la segunda más elevada, Bantam (con 45 epístolas), que era el principal centro neurálgico de la EIC en todo el subsistema y uno de los principales puertos usados por sus naves. La emisión de correspondencia desde otros puertos japoneses, además de Hirado, debe tenerse muy en cuenta. Efectivamente, centros como Osaka, Edo, Miaco o Akumora contribuyeron a esa gran actividad del área comercial nipona, sin contar con el desarrollo político de los agentes en la corte de Sakay

Este hecho refleja una gran distorsión entre la presencia –activa por cierto- de agentes europeos en dichas plazas, información que proporcionan los mismos y el

cites, regions and international trade, Cambridge, MA, 1999. T.H. GRUBESIC y A. T. MURRAY, “Vital Nodes, Interconnected Infrastructures, and the Geographies of Network Survivability”, *Annals of the Association of American Geographers*, 96 (1), pp. 64-83.

⁷⁰ Vid. F. CH. DANVERS y W. FOSTER, W. *Letters...[...]* op. cit. vol. III,

⁷¹ La factorías europeas de Hirado han promovido múltiples obras que enfocan su estudio desde varias perspectivas, entre ellas, W. Z. MULDER, *Hollanders in Hirado, 1597-1641*, Fibula-Van Dishoeck: 1992; la de J. W. HALL, *The Cambridge History of Japan*, Cambridge University Press, 1988 y por supuesto la clásica de A. FARRINGTON, *The English Factory in Japan, 1613-1623*, Londres: British Library, 1991. C.R. BOXER, C.R. “When the Twain First Met: European Conceptions and Misconceptions of Japan, Sixteenth- Eighteenth Centuries”, *Modern Asian Studies*, Vol. 18, No. 4, pp. 531-540, explica como “...Jacques Specx, the first Dutch Factor in Japan, writing from Nagasaki on 3 November 1610, reported: The Great Ship coming from Macau usually has about 200 or more merchants on board who go ashore at once, each one of them taking a house wherein to lodge with his servants and slaves. They take no heed of what they spend, and nothing is too costly for them. And sometimes they disburse in the seven or eight months that they stay in Nagasaki more than 250,000 to 3.000.000 taels, through which the populace profit greatly...”, p. 532.

reflejo y peso de las plazas en la cartografía europea del momento, e incluso de épocas posteriores. Sin duda, la política de sigilo –o de desinformación- fue lo que dominó respecto a determinados mercados o zonas altamente rentables, como el caso de Japón.

