



## **MOVILIDADES ESCALONADAS Y CONSTRUCCIÓN DE UN ESPACIO IMPERIAL: CARACAS, 1715**

**Francisco A. Eissa-Barroso**

Universidad de Mánchester, Reino Unido

Recibido: 29/09/2023

Aceptado: 20/10/2023

### **RESUMEN**

Se reconstruye la movilidad escalonada de dos sujetos radicalmente distintos –un militar navarro, gobernador de la provincia, y una mujer turca, esclavizada como sirviente doméstica–, cuyas “trayectorias vitales” se cruzaron en Caracas en 1715, demostrando que las movilidades complejas no son exclusivamente contemporáneas y que la movilidad escalonada fue un fenómeno heterogéneo que afectó a un amplio espectro de los habitantes del mundo hispano de la edad moderna. En diálogo con el “nuevo paradigma de la movilidad” y estudios recientes sobre las migraciones en curso, argumenta que las experiencias, conocimientos y expectativas acumulados a través de reiteradas instancias de desplazamiento y asentamiento contribuyeron a la construcción de distintos “espacios imperiales” cuyas características, en este caso, explican en parte el fracaso de una de las primeras sociedades por acciones creadas para comerciar en el mundo hispano.

**PALABRAS CLAVE:** Compañía de Honduras; migración atlántica; movilidad e imperio; movilidades esclavizadas; movilidad y género.

### **STAGGERED MOBILITIES AND THE CONSTRUCTION OF AN IMPERIAL SPACE: CARACAS, 1715**

#### **ABSTRACT**

This piece reconstructs the staggered mobility of two radically different people –a Navarrese soldier, provincial governor, and a Turkish enslaved woman in domestic service– whose life trajectories intersected in Caracas in 1715. It demonstrates that complex forms of mobility are not a recent development and that staggered mobility was a heterogeneous phenomenon that affected a diverse range of people in the early modern Spanish world. Engaging with the “new mobilities paradigm” and recent work

on “ongoing” migrations, it demonstrates that experiences, knowledge and expectations accumulated through successive relocations contributed to the construction of diverse “imperial spaces” and to the specific characteristics that, in the case of early 18<sup>th</sup>-century Caracas, contributed to the failure of one of the first joint stock trading companies in the Spanish world.

**KEYWORDS:** Honduras Company; Atlantic migration; mobility and empire; enslaved mobilities; mobility and gender.

---

**Francisco A. Eissa-Barroso.** Es profesor de Historia de América Latina en la Universidad de Mánchester, Reino Unido, y doctor en historia por la Universidad de Warwick (2011). Fue el investigador principal del proyecto “Trayectorias de reforma en el mundo hispano: carreras, redes e imperio bajo los primeros Borbones”, financiado por el Consejo de Investigación en las Artes y Humanidades del Reino Unido (AH/S012192/1). Es el autor de *The Spanish Monarchy and Creation of the Viceroyalty of New Granada (1717-1739): The Politics of Early Bourbon Reform in Spain and Spanish America* (Brill, 2016). Ha editado, entre otros, con Pablo Hernández Sau, “‘Ongoing’ Mobilities in the Early-Modern Spanish World”, monográfico del *Journal of Iberian and Latin American Studies*, y con Ainara Vázquez Varela y Silvia Espelt-Bombín *Elites, representación y redes atlánticas en la Hispanoamérica moderna* (El Colegio de Michoacán, 2017). Actualmente es co-editor del *Bulletin of Latin American Research*, la revista de la Sociedad de Estudios Latinoamericanos del Reino Unido.

**Correo electrónico:** francisco.eissabarroso@manchester.ac.uk

**ID ORCID:** 0000-0001-9704-2853

---

## MOVILIDADES ESCALONADAS Y CONSTRUCCIÓN DE UN ESPACIO IMPERIAL: CARACAS, 1715\*

En Caracas, a principios de 1715, se cruzaron las “trayectorias vitales” (DANIELS y NASH, 2004) de dos personas tan distintas la una de la otra como se podrían llegar a encontrar en el mundo hispano del siglo XVIII. Mariana Josepha de Guzman y Alvarez<sup>1</sup> había nacido en el Imperio Otomano, había sido esclavizada, se había convertido al catolicismo, y era una sirviente doméstica. Alberto de Bertodano era un militar navarro, veterano de Flandes, la frontera pirenaica y la Guerra de Sucesión Española, que había gobernado Cumaná, y era el gobernador y capitán general interino de la provincia de Venezuela. Guzman y Alvarez dejó una huella mínima en los archivos, no sabemos nada de su vida después de 1716, ni si tuvo descendencia. En cambio, el rastro documental de Bertodano es sumamente extenso, sabemos mucho sobre su vida antes y después de 1715, y podemos rastrear su descendencia hasta el día de hoy. Sin embargo, ambos experimentaron un fenómeno migratorio que, hasta hace poco, había recibido mínima atención por parte de los historiadores de la edad moderna: la movilidad escalonada o “en curso” (EISSA-BARROSO, 2022; HERNÁNDEZ SAU y EISSA-BARROSO, 2022). Es decir, que sus trayectorias vitales se caracterizaron por incluir una serie de estancias prolongadas en distintos puntos geográficos antes de desplazarse a un nuevo destino.

Hace más de dos décadas, Allison Games (2001), en un provocativo estudio sobre las migraciones en el mundo inglés de la edad moderna, había ya sugerido que las instancias de movilidad anteriores y posteriores a la travesía transatlántica eran sumamente importantes a la hora de entender cómo las experiencias individuales

---

\* Este artículo forma parte del proyecto “Trajectories of Reform in the Spanish World: Career, Networks and Empire under the Early Bourbons (1700-1759)” financiado por el Arts and Humanities Research Council del Reino Unido con la beca AH/S012192/1.

<sup>1</sup> Siempre que ha sido posible, utilizo los nombres con los que los actores se identificaban a sí mismos. He respetado la ortografía más común en las fuentes manuscritas de la época.

contribuyeron a la construcción del espacio atlántico. Sin embargo, estos procesos aún no han recibido la atención necesaria, particularmente en el mundo hispano, pese a que la movilidad escalonada emerge como una característica común a un gran número de sus habitantes tan pronto prestamos atención a su existencia. Hemos sabido, casi desde siempre, que los agentes al servicio de la Corona y de la Iglesia desarrollaron vidas marcadas por altos grados de movilidad, aunque hasta muy recientemente no se la había analizado de manera sistemática (esfuerzos por hacer ésto incluyen EISSA-BARROSO, 2021; POLO Y LA BORDA, 2017; VALLEN, 2022; y los textos de HERNÁNDEZ SAU, MORENO CABANILLAS, y POLO Y LA BORDA en este dossier). Estudios recientes han demostrado, además, que este patrón de movilidad no era exclusivo de los hombres, blancos, españoles que compusieron los altos cuerpos del clero y de la administración política, económica y judicial del mundo hispano en su casi totalidad. Mujeres, niños, y hombres de distintos estratos raciales y socioeconómicos experimentaron también esta dinámica a lo largo y ancho del mundo hispano (véase, por ejemplo, CROMWELL, 2022; EISSA-BARROSO, 2023; FISK, 2022; GODFREY, 2022; RINCONES MINDA, 2022; TARRUELL, 2015; y el texto de HERNÁNDEZ SAU en este dossier).

Este artículo contribuye a este campo de investigación mediante un análisis de las experiencias de movilidad escalonada de dos personas con características radicalmente distintas, cuyas trayectorias vitales se cruzaron brevemente en la Caracas de principios del siglo XVIII. Más allá de ofrecer una reconstrucción de los desplazamientos de Mariana Josepha de Guzman y de Alberto de Bertodano, el artículo también argumenta que sus experiencias previas y perspectivas de movilidad futura contribuyeron a formar sus acciones y decisiones en Caracas, marcando profundamente los álgidos meses de la primera mitad de 1715, y contribuyendo a forjar la ciudad y sus entornos como un “espacio” (MASSEY, 2005) específico en cuyo contexto hay que entender el fracaso de una de las primeras compañías privilegiadas creadas para comerciar entre España y América. En las siguientes páginas, comienzo por ofrecer una reflexión sobre la movilidad escalonada y las formas en las que podemos pensar este fenómeno. Luego reconstruyo las experiencias de movilidad de Alberto y Mariana Josepha. Y, por último, exploro los papeles que ambos sujetos, informados por sus trayectorias previas y sus

perspectivas de movilidad futura, jugaron en la crisis de la Compañía de Honduras o Asiento del Marqués de Montesacro.

**Pensar la movilidad escalonada: perspectivas longitudinales, relaciones de poder, y espacios imperiales**

A finales de la década pasada, las sociólogas Shanthi Robertson, Anita Harris y Loretta Baldassar argumentaron que “la movilidad se ha convertido en un importante símbolo y causa de transiciones entre la juventud en múltiples contextos a nivel global”, y que, por lo tanto, era necesario desarrollar un “avance conceptual para poder entender las características particulares de una generación ‘en movimiento’” (2018: 203). Esta postura cae en el error, común entre muchos de los estudiosos conectados al “nuevo paradigma de la movilidad”, de asumir que los procesos de movilidad complejos son un fenómeno reciente en la historia de la humanidad (véase, por mencionar sólo un ejemplo clásico, SHELLER y URRY, 2006). Sin embargo, Robertson, Harris y Baldassar (2018), como otros sociólogos de las migraciones contemporáneas, insisten correctamente en la importancia de entender “las trayectorias y prácticas de movilidad de las personas a lo largo de sus vidas” (ROBERTS, 2019: 2) más que en problematizar instancias individuales de movimiento entre dos puntos.

Valiéndose de aproximaciones longitudinales, biográficas y narrativas, y sin dejar de reconocer que “las posibilidades de movilidad y transición varían según la clase, etnicidad, sexualidad, raza, género y estatus migratorio” (ROBERTSON *et al.*, 2018: 205), estos estudios buscan entender la movilidad como una “compleja matriz de interacciones y conexiones a lo largo del tiempo y del espacio, más que como un [proceso] de migración lineal y permanente” (ROBERTS, 2019: 3). Así pues, intentan analizar “la medida en la que la movilidad [de un individuo] está determinada por lazos familiares y sociales preexistentes; la medida en la que crea ‘nuevas’ redes de reciprocidad y relacionalidad; y cómo estas relaciones con ‘otros’ [sujetos] móviles e inmóviles afectan la manera en la que se experimentan el apego social y al espacio físico” (ROBERTSON *et al.*, 2018: 212). Este tipo de aproximación se presta muy bien al análisis de los procesos de migración escalonada experimentados por un gran número de habitantes del mundo hispano de la edad moderna.

Pensar las experiencias de movilidad escalonada, “en curso”, o “continua” de individuos que habitaron el mundo hispano de la edad moderna como un proceso “no

lineal, reversible, y multidimensional” (ROBERTSON *et al.*, 2018: 207), nos permite reconocer precisamente que las características de dicha movilidad no son estables, sino que cambian a través del tiempo y que no siempre lo hacen en la misma dirección. Esta perspectiva nos permite entender mejor las experiencias de los individuos y cómo cambiaron los parámetros de su movilidad a través del tiempo. Pero también nos permite pensar de manera distinta cómo las experiencias de movilidad acumuladas en el pasado y las perspectivas de desplazamientos futuros contribuyeron a forjar distintos “espacios” imperiales donde se cruzaban múltiples trayectorias individuales.

En este sentido, como sugirieron Lambert y Lester en su estudio clásico sobre las “vidas coloniales” o “carreras imperiales” en el Imperio Británico del siglo XIX, las trayectorias vitales de agentes imperiales “pueden pensarse como filamentos que conectan un lugar con otro de manera contingente –filamentos propensos a tomar nuevas formas y que encarnan ‘cabos sueltos e historias inconclusas’” (2006: 13). Los puntos y momentos donde estos filamentos se entrecruzan “ayudaron a producir y alterar la espacialidad del imperio en formas que iban de lo trivial a lo históricamente perdurable” (LAMBERT y LESTER, 2006: 13). Siguiendo a Doreen Massey (2005), Lambert y Lester definen un espacio imperial como “‘la esfera de una multiplicidad de trayectorias’, muchas de las cuales derivan su ímpetu y dirección de individuos que colaboran en pro de proyectos coloniales o anticoloniales específicos”, de modo que cada uno de estos espacios constituye un “punto específico de encuentro entre dichas trayectorias, una confluencia de ellas en formas específicas y en un tiempo específico” (2006: 14). Siguiendo esta perspectiva, es posible entender cada punto del mundo hispano de la edad moderna como un espacio imperial, forjado de momento a momento por las trayectorias vitales de los sujetos que confluyen en él. En este contexto argumento que las experiencias de movilidad escalonada de sujetos que provenían de un amplio espectro social, étnico y racial, con todo lo que conllevaban sus instancias previas de desplazamiento y sus expectativas a futuro, deben entenderse como parte fundamental de los procesos entrecruzados que construyeron distintos espacios imperiales hispanos en momentos específicos.

**Alberto de Bertodano y Navarro: incertidumbre, multidireccionalidad, y vínculos sociales entre Navarra y la Nueva Granada**

La trayectoria vital de Alberto de Bertodano y Navarro (1660-1743?) representa en muchos sentidos un ejemplo típico de la movilidad escalonada de los oficiales al servicio de la corona española de finales del siglo XVII y principios del XVIII<sup>2</sup>. Aunque no se trata de un caso particularmente conocido, su carrera y familia han sido objeto varios estudios recientes. Hace algunos años, se le identificó como un ejemplo clásico de los gobernadores provinciales nombrados por los primeros Borbones, quienes continuaron, como sus predecesores de finales del siglo XVII, insertándose profundamente en las sociedades que gobernaban (EISSA-BARROSO, 2013: 349–350). Más recientemente se han analizado las experiencias de movilidad escalonada de su mujer e hijas (EISSA-BARROSO, 2023). Ortega del Cerro (2020: 55–58) estudió las estrategias socio-profesionales que permitieron a sus descendientes inmediatos consolidarse dentro de la nobleza española conectada con la marina. Pero tanto su carrera profesional como las estrategias adoptadas por sus hijos y nietos estuvieron profundamente imbricadas con sus sucesivas experiencias de movilidad escalonada.

Bertodano nació en Tudela, Navarra, en diciembre de 1660.<sup>3</sup> Fue el menor de ocho hijos de padres bien arraigados en la sociedad rural navarra, pero con recursos limitados.<sup>4</sup> Para cuando cumplió los catorce años, sus dos padres habían muerto y sólo uno de sus hermanos, un par de años mayor que él, continuaba viviendo en Tudela. Ambos jóvenes, con permiso del cabildo secular de la ciudad, optaron entonces por vender la deteriorada casa de sus padres y dejar Tudela para servir en Flandes.<sup>5</sup> El hermano mayor de Alberto, gracias a la intercesión de miembros de la élite tudelana,<sup>6</sup> había conseguido colocarse como criado del duque de Villahermosa, recién nombrado

---

<sup>2</sup> Compárese, por ejemplo, con el caso de Sebastián Hurtado de Corcuera estudiado por POLO Y LA BORDA en este número.

<sup>3</sup> Genealogía de Bernardo Bertodano y Narváez, Madrid, 1764. Archivo Histórico Nacional (en adelante AHN), Órdenes Militares (OM), Caballeros de Santiago (CS), Exp. 1072, s.f.

<sup>4</sup> El padre de Bertodano fue procurador de la ciudad de Tudela. Matrimonio de Alberto Bertodano y María Juana Knepper, Luxemburgo, 12 de septiembre de 1683. AHN, OM, CS, Exp. 1072, ff. 28r-29r. Sobre los recursos de la familia: Testamento de Martín Bertodano, Tudela, 8 de octubre de 1661. AHN, OM, CS, Exp. 1072, ff. 97v-100r; Testamento de Josepha Navarro, Tudela, 6 de diciembre de 1661. AHN, OM, CS, Exp. 1072, ff. 100r-103v.

<sup>5</sup> Instrumento número 19. AHN, OM, CS, Exp. 3736.

<sup>6</sup> Sobre la importancia de los lazos de amistad y coterraneidad entre las élites vasco-navarras y su relación con el gobierno y defensa de la monarquía, véase, entre otros, IMÍZCOZ BEUNZA, 2001; 2003; y 2005.

gobernador de Flandes, y mediante su influencia Alberto se enlistaría como soldado aventajado en el tercio del marqués de Mortara.<sup>7</sup> Tras casi diez años de servicio en Flandes, ya con el grado de capitán de infantería, Bertodano pasó a servir en la guarnición española de Luxemburgo en 1682.<sup>8</sup> Ahí contrajo matrimonio con Maria Juana de Knepper y Trippel, hija de un ambicioso abogado educado en Dole.<sup>9</sup> Al año siguiente, Alberto participó en la defensa de la ciudad contra las tropas de Luis XIV. Durante la toma de la ciudad, Bertodano perdió el brazo derecho y fue hecho prisionero.<sup>10</sup> Meses después logró reunirse con su esposa en Bruselas, donde nació la primera hija de la pareja.<sup>11</sup>

En 1684, Bertodano y su pequeña familia partieron rumbo a Madrid en busca de un nuevo encargo. Ese mismo año fue nombrado castellano de la fortaleza de Aínsa.<sup>12</sup> Tras diez años en el Pirineo Aragonés, los Bertodano se reubicaron nuevamente, pasando a residir en Sevilla donde él sirvió como sargento mayor de las milicias de Coria del Río.<sup>13</sup> Durante la Guerra de Sucesión (1702-1713) Alberto y sus milicianos participarían en varias campañas, incluida la defensa de Sanlúcar tras el desembarco inglés en el Puerto de Santa María.<sup>14</sup> En 1704, cuando Felipe V decidió eliminar las milicias de Andalucía, Bertodano tuvo que buscar un nuevo destino.

Con el apoyo del secretario del Consejo de Indias para la Nueva España, el también tudelano Manuel de Aperregui, Bertodano obtuvo un nombramiento como gobernador de la provincia de Cumaná.<sup>15</sup> Aunque la guerra retrasó su salida, en 1706 se

---

<sup>7</sup> Joseph de Sola al cabildo de Tudela, Tudela, 13 de enero de 1765, en Instrumento número 19. AHN, OM, CS, Exp. 3736; Relación de méritos de Bertodano, Madrid, 14 de diciembre de 1736. Archivo privado de Martín de Bertodano, Somerford Keynes, Reino Unido (AMB).

<sup>8</sup> Relación de méritos de Bertodano, Madrid, 21 de junio de 1704. Archivo General de Indias (AGI), Indiferente, 136, N.170.

<sup>9</sup> 12 [de septiembre de 1683]. Archives Ville de Luxembourg, Ville de Luxembourg, Moyen Age-Temps Modernes, Etat Civil: Paroisses, Garnison, 13 St Nicolas: Naissances, Mariages, Décès 1674-1714, f. 282; Jean Bernard Knepper abrazó la causa francesa inmediatamente después de la caída de Luxemburgo y tanto su carrera como su fortuna se vieron ampliamente recompensadas (ZETTINGER, 1966, p. 437).

<sup>10</sup> AGI, Indiferente, 136, N.170.

<sup>11</sup> El rey a Crispin Gonzalez Botello, Madrid, 26 de septiembre de 1686. Archivo General Militar de Madrid, Libros de Registro, 60, f. 103v; y Bautismo de Elena de Bertodano i Knepper, Bruselas, 25 de junio de 1686, en Teresa de Alfaro del Moral, 1764. AHN, OM, Religiosas-Calatrava, Exp. 19.

<sup>12</sup> AGI, Indiferente, 136, N.170.

<sup>13</sup> AGI, Indiferente, 136, N.170.

<sup>14</sup> AGI, Indiferente, 136, N.170.

<sup>15</sup> Bertodano a Manuel de Aperregui, Sevilla, 30 de septiembre de 1704. AGI, Indiferente, 136, N. 170.

embarcó junto con su mujer y cuatro de sus seis hijos rumbo a Sudamérica.<sup>16</sup> Bertodano pasó cinco años en el gobierno de Cumaná, pero tras entregar el cargo a su sucesor fue arrestado, y sus bienes secuestrados, por irregularidades en la forma en la que él mismo había tomado la residencia de su predecesor. Para colmo, el Consejo de Indias le puso una multa equivalente a dos años del salario que había devengado en Cumaná.<sup>17</sup> Así pues, Bertodano se vio forzado a viajar a España, dejando a su mujer e hijos en la isla de la Margarita, para tratar de rehabilitar su carrera. Eventualmente, sus esfuerzos fueron recompensados con un nombramiento como gobernador interino de Caracas.<sup>18</sup>

Esta segunda experiencia al frente de una provincia americana también terminó con prisión y secuestro de bienes, tras poco más de dieciocho meses en el cargo.<sup>19</sup> Pero para entonces Bertodano ya había recibido otro nombramiento como gobernador interino, esta vez de Puerto Rico, y lograría usar su título como excusa para abandonar Caracas y continuar con su carrera.<sup>20</sup> Tras cuatro años en Puerto Rico, Bertodano fue promovido al gobierno de Cartagena de Indias,<sup>21</sup> donde terminaría su carrera cuatro años más tarde, acusado de haber tolerado y fomentado el comercio ilícito extranjero.<sup>22</sup> Bertodano, su mujer, y sus dos hijos varones permanecieron en Cartagena de Indias durante algunos años más. Ahí murieron Maria Juana en 1727 y Alberto entre 1737 y 1743.<sup>23</sup>

---

<sup>16</sup> Licencia de pasajero para Vertodano [sic.], Sevilla, 20 de febrero de 1706. AGI, Contratación, 5462, N. 21.

<sup>17</sup> Juan Ortiz de Bracamonte a Felix de la Cruz Ahedo, Madrid, 8 de enero de 1711. AGI, Santo Domingo, 597; Mateo del Mazo al rey, Cumaná, 4 de mayo de 1714. AGI, Santo Domingo, 597.

<sup>18</sup> Autos y diligencias, Caracas, 17 de agosto de 1716. AGI, Escribanía, 693A, Pieza 5, ff. 56-59; Consejo de Indias al rey, Madrid, 9 de junio de 1714. AGI, Santo Domingo, 682; y Consejo de Indias al rey, Madrid, 14 de diciembre de 1714. AGI, Santo Domingo, 682.

<sup>19</sup> Auto de prisión y embargo, Caracas, 3 de agosto de 1716. AGI, Escribanía, 693A, Pieza 5, f. 57.

<sup>20</sup> Diego Morales de Velasco a Bertodano, Madrid, 18 de febrero de 1716. AGI, Escribanía, 693A, Pieza 5, f. 33.

<sup>21</sup> Título de gobernador de Cartagena de Indias para Bertodano, Madrid, 8 de diciembre de 1719. Archivo General de Simancas, Dirección general del tesoro, Inventario 24, Legajo 177, Documento 12.

<sup>22</sup> Joseph Patiño a Andres de Pez, Cádiz, 14 de abril de 1722. AGI, Santa Fe, 374; Consejo de Indias al rey, Madrid, 15 de septiembre de 1723. AGI, Santo Domingo, 555; y el rey al Consejo de Indias, s.l., 12 de noviembre de 1723. AGI, Santo Domingo, 555.

<sup>23</sup> Testamento de Maria Juana Knepper, Caratagena de Indias, 17 de febrero de 1727, en Instrumento número 5. AHN, OM, CS, Exp. 1072. La minuta de una consulta del rey al Consejo de Indias en 1737 indica que Bertodano seguía vivo en Cartagena de Indias en 1736 (el rey a Miguel de Villanueva, El Pardo, 1º de febrero de 1737. AGI, Indiferente, 543, L.3, f. 55). Una nota manuscrita al pie de la relación de méritos de Bertodano impresa en 1736, que se encuentra en el archivo de sus descendientes, sugiere que murió en 1743 pero no ha sido posible corroborar la fecha (Relación de méritos de Bertodano, Madrid, 14 de diciembre de 1736. AMB).

La trayectoria vital de Bertodano, se vio profundamente marcada por la incertidumbre y la fortuna. Si pensamos este tipo de itinerarios como un todo, es más fácil “observar la movilidad como algo contingente que se desarrolla [...] como una serie de encuentros inesperados y eventos imprevistos, más que siguiendo una ruta pre-determinada” (ROBERTS, 2019: 20). Estrictamente hablando, la “fuerza motriz” (CRESSWELL, 2010: 22) detrás de los desplazamientos que caracterizaron la movilidad de Bertodano siempre fue voluntaria: en cada instancia pudo decidir si se desplazaba o no. Pero indudablemente más de una vez debe haberse sentido obligado por las circunstancias. Como sugiere Roberts, las decisiones que caracterizan a la movilidad escalonada “son tanto activas como reactivas, [y] responden al contexto cotidiano, las obligaciones, las restricciones y las oportunidades que se presentan” (2019: 56). Si los padres de Bertodano no hubieran muerto en su infancia, si le hubieran heredado más recursos, o si hubiera habido más oportunidades en Tudela, quizá nunca se habría ido a Flandes. Si los franceses no hubieran capturado Luxemburgo, probablemente se habría asentado en la ciudad natal de su mujer. Si no se hubieran suprimido las milicias de Andalucía, quizá la familia nunca habría emigrado a Indias. En otras ocasiones, en cambio, parece bastante claro que Bertodano –quizá en acuerdo con su mujer (EISSA-BARROSO, 2022: 15)– optó por buscar o aceptar oportunidades que consideró le sería más ventajosas: las promociones al gobierno de Puerto Rico y de ahí a Cartagena, en vez de solicitar volver a España; o la decisión de permanecer en Cartagena de Indias el resto de su vida, mientras que su hija mayor (junto con su marido e hijos) y su hijo menor partieron del puerto neogranadino para regresar a España entre 1729 y 1730 (EISSA-BARROSO, 2022: 9, 16).

También es importante destacar que los grandes desplazamientos en la vida de Bertodano se realizaron en muy distintas condiciones. Cuando dejó Tudela, junto con su hermano, llevaban poco más que la ropa puesta y un par de cambios de “ropa decente” para presentarse ante el duque de Villahermosa.<sup>24</sup> Al partir de Sevilla para Cumaná en 1706, Bertodano y su familia fueron acompañados por tres criados.<sup>25</sup> Pero al regresar a España en 1713, Alberto viajaría solo con un sirviente esclavizado, propiedad de su

---

<sup>24</sup> Joseph de Sola al cabildo de Tudela, Tudela, 13 de enero de 1675, en Instrumento número 19. AHN, OM, CS, Exp. 3736.

<sup>25</sup> AGI, Contratación, 5462, N. 21.

verno, quien también financió el viaje.<sup>26</sup> Al volver de España al año siguiente, Bertodano viajó con sus dos hijas que se habían quedado en la Península en 1706, y la familia de una de ellas; pero sin ningún criado ni sirvientes. Además acumuló una fuerte deuda para pagar los gastos de su transporte.<sup>27</sup> Al partir de Caracas en 1716, Bertodano, su mujer y sus cuatro hijos más pequeños viajaron solos, aunque habían contado con el servicio de tres hombres, una mujer y cuatro niños esclavizados, todos ellos permanecieron confiscados en Venezuela.<sup>28</sup> Cuatro años más tarde, al dejar Puerto Rico, Bertodano estuvo acompañado por su mujer, tres hijos, dos criados y por lo menos dos jóvenes esclavizados.<sup>29</sup> Esto sugiere que los recursos económicos de los que dispuso Bertodano, a la hora de desplazarse entre los lugares donde estuvo asentado, variaron; y aunque parece claro que al llegar a Cartagena de Indias en 1720 lo hacía en una situación mucho más acomodada que cuando dejó Tudela más de cuatro décadas antes, sus experiencias de movilidad no representaron una continua trayectoria ascendente, sino que se vieron marcadas por múltiples altibajos. Es decir que la “multidireccionalidad” de la movilidad escalonada debe pensarse no sólo en términos geográficos, sino también socio-económicos y profesionales (ROBERTS, 2019: 17–18).

Finalmente, cabe mencionar que las múltiples escalas en la trayectoria de Bertodano tuvieron distintos efectos sobre los vínculos que conformaban sus redes sociales y profesionales. La partida de Tudela parece haber dado lugar a una fuerte erosión de las relaciones entre Bertodano y sus paisanos. El único tudelano con quién sabemos mantuvo relaciones más adelante, y cuya correspondencia claramente evidencia lazos basados en la patria común, fue Manuel de Aperregui, pero no hemos encontrado evidencia de que la relación continuara después de 1706.<sup>30</sup> Hasta donde

---

<sup>26</sup> El rey a la Casa de la Contratación, El Pardo, 24 de agosto de 1714. AGI, Contratación, 5468, N.1, R.27; Bertodano al rey, [Madrid], [mayo de 1714]. AGI, Santo Domingo, 682.

<sup>27</sup> Licencia para pasar a Caracas para Bertodano, Sevilla, 7 de septiembre de 1714. AGI, Contratación, 5468, N.1, R.27; Lista de pasajeros del navío *Nuestra Señora de la Concepción*, Cádiz, 1714. AGI, Contratación, 5468, N.1, R.29; Autos y diligencias, Caracas, 17 de agosto de 1716. AGI, Escribanía, 693A, Pieza 5, ff. 56-59.

<sup>28</sup> Testimonio de Juan de Vega Arredondo, Caracas, 18 de agosto de 1716. AGI, Escribanía, 693A, Pieza 5, ff. 60r-61v; Confiscación de bienes, Caracas, 20 de agosto de 1716. AGI, Escribanía, 693A, Pieza 5, ff. 65r-66v.

<sup>29</sup> Certificación de Antonio Paris Negro, San Juan de Puerto Rico, 8 de febrero de 1721. AGI, Escribanía, 129A, Pieza 1, ff. 80r-81v.

<sup>30</sup> Bertodano a Manuel de Aperregui, Sevilla, 30 de septiembre de 1704. AGI, Indiferente, 136, N. 170; Aperregui fue destituido de su cargo como secretario del Consejo de Indias para Nueva España en 1706 (BERNARD, 1972: 230).

sabemos, Bertodano nunca regresó a Tudela, ni mantuvo lazos afectivos o de patronazgo con la influyente red de Navarros que formó parte de las élites económicas y políticas de los reinados de Felipe V (GONZÁLEZ ENCISO, 2007).<sup>31</sup> Su partida de Flandes, en cambio, no parece haber roto sus vínculos con los oficiales y comandantes bajo cuyas órdenes había servido. Es posible, de hecho, que fueran precisamente estos contactos los que determinarían las oportunidades que se le presentaron a Bertodano en Aínsa, cuando el duque de Villahermosa, el antiguo patrón de su hermano, ocupaba el virreinato de Aragón (FARGAS PEÑARROCHA, s/f); y en Sevilla, donde coincidió con el marqués de Villadarias, el último maestre de campo en cuyo tercio sirvió, cuando éste actuaba como capitán general de la costa de Andalucía (SÁNCHEZ MARTÍN, s/f). En todo caso, es claro que en 1704 Bertodano aún pudo contar con el apoyo de varios de sus antiguos superiores al preparar la relación de méritos que lo llevaría al gobierno de Cumaná.<sup>32</sup>

Por otro lado, por lo menos desde que llegó a Hispanoamérica, Bertodano se esforzó constantemente por crear redes políticas y económicas de las que pudiera beneficiarse aún después de partir de un sitio para otro. Los matrimonios arreglados para sus hijas son una muestra clara de esto. Aunque la muerte temprana de por lo menos tres de sus yernos demuestra que la estrategia no estaba exenta de los vaivenes de la fortuna (EISSA-BARROSO, 2022: 20-22). Por ejemplo, al partir de Caracas en 1716 Bertodano dejaría detrás tres hijas y tres yernos muy bien posicionados en la administración fiscal y comercial de la provincia, con la que mantendría lazos durante mucho tiempo. También sabemos que aún después de ser removido del gobierno de Cartagena, Bertodano permaneció bien inserto en las redes políticas y comerciales de la provincia donde sus dos hijos varones contrajeron matrimonio,<sup>33</sup> y donde, años después, por lo menos uno de sus nietos nacidos en España buscaría oportunidades para avanzar su carrera.<sup>34</sup> Es decir, que la movilidad escalonada de Bertodano contribuyó tanto a la

---

<sup>31</sup> Esta experiencia contrasta de manera dramática con la de Sebastián Hurtado de Corcuera (véase POLO Y LA BORDA en este número).

<sup>32</sup> Relación de méritos de Bertodano, Madrid, 21 June 1704. AGI, Indiferente, 136, N.170.

<sup>33</sup> Matrimonio de Carlos de Bertodano y María Magdalena Narvaes y Berrio, Cartagena de Indias, 25 de marzo de 1727. AHN, OM, CS, Exp. 1072, ff. 50v-51; Bautismo de Miguel Bertodano y Marzan, Cartagena de Levante, 14 de agosto de 1733. *España, registros parroquiales y diocesanos*.

<sup>34</sup> Cirilo Bertodano a Pedro Messia de la Cerda, Madrid, 1765. Archivo General de la Nación (Colombia), Sección Colonia, Milicias y Marina, 57, 55, ff. 310-312.

creación como a la destrucción de redes sociales y relacionales, de forma similar a lo que sucede con los migrantes contemporáneos estudiados por Robertson *et al.* (2018).

La trayectoria vital y profesional de Alberto de Bertodano es típica de las repetidas instancias de movilidad escalonada experimentadas por individuos al servicio de la corona española entre finales del siglo XVII y principios del XVIII. Los desplazamientos a distancias considerables marcaron la vida de Bertodano y muchos de sus contemporáneos desde una edad relativamente temprana; un fenómeno bastante común entre los niños y adolescentes varones españoles desde por lo menos el siglo XVI (COOLIDGE, 2014). Los motivos, condiciones y lazos creados y rotos por los repetidos desplazamientos, sin embargo, indican que las circunstancias que permitían la movilidad no eran constantes ni variaban siempre en la misma dirección. Por ende, entender la movilidad escalonada como parte fundamental de las experiencias vitales de estos individuos nos obliga reconocer que sus trayectorias vitales se vieron profundamente marcadas por la incertidumbre, la fortuna o la desgracia, que fueron multidireccionales, y que estuvieron determinadas por condiciones inconstantes.

### **Mariana Josepha de Guzman y Alvarez: esclavitud y acumulación de conocimiento entre Constantinopla y Caracas**

Aunque la trayectoria de Alberto de Bertodano fue típica de los oficiales al servicio de la corona española en el mundo atlántico, estos individuos –invariablemente hombres, en su práctica totalidad blancos y en su gran mayoría nacidos en España–, no son representativos del conjunto de las experiencias de movilidad escalonada de la edad moderna, ni siquiera en el contexto hispánico, donde los oficiales al servicio de la corona fueron un contingente particularmente importante. Por ejemplo, entre 1701 y 1750, Macías Domínguez, ha estimado que los “provistos” –oficiales de la corona y de la iglesia– representaron tan solo el 19% de los individuos que viajaron entre España e Hispanoamérica con licencias de las Casa de la Contratación (1999: 44). El resto incluyó un gran número de criados y sirvientes, otro tanto de comerciantes, y un número menor de individuos “llamados” a Indias por parientes o allegados que ya se encontraban allá. Aunque la gran mayoría de estos migrantes fueron hombres, 8% de quienes cruzaron el Atlántico en el mismo periodo fueron mujeres (MACÍAS DOMÍNGUEZ, 1999: 67). Sin mencionar que estos números omiten los miles de individuos que llegaron a Hispanoamérica esclavizados, provenientes sobre todo de

África y a menudo por la vía de algún puerto caribeño controlado por Holanda, Francia o Gran Bretaña. Las experiencias de estos individuos, que también se pueden analizar desde la perspectiva de la movilidad escalonada (por ejemplo, FISK, 2022), se encuentran quizá más cerca de representar el caso promedio. Pero la gama de movilidades escalonadas en el mundo atlántico de la edad moderna es enorme. El caso de Mariana Josepha de Guzman y Alvarez –una mujer, turca, esclavizada en los Balcanes– representa quizá una de las variantes menos frecuentes, pero no por ello menos interesantes o relevantes.<sup>35</sup>

Mientras que la práctica totalidad de la vida de Bertodano se desarrolló dentro de la Monarquía Hispánica, la de Mariana Josepha de Guzman comenzó muy lejos de ella. Según su propio testimonio dado en Caracas en octubre de 1716, nació en Constantinopla, en el último tercio del siglo XVII, y a los pocos años de nacida se encontraba “con otras muchas personas de Constantinopla” a las afueras de Belgrado.<sup>36</sup> Es muy probable que haya crecido en la fe islámica, pero no lo sabemos con certeza.<sup>37</sup> Fue capturada cerca de Belgrado por fuerzas imperiales, junto con muchos otros súbditos Otomanos que fueron esclavizados y transportados primero a Alemania y después a Italia.<sup>38</sup> Desde ahí, fue llevada a Cádiz donde recibió el bautismo y el nombre con el que aparece en las fuentes. Ahí fue comprada en 80 pesos por Felipe del Barco, vecino de Tenerife. Vivió en las Canarias hasta 1714. Ese año el comerciante tinerfeño Pedro Grashuysen la transportó a Venezuela para venderla.<sup>39</sup> En Caracas fue a parar en manos de Jorge Lozano de Peralta, oidor de Santo Domingo.<sup>40</sup> Aunque deja claro que en Tenerife había sido “esclava” y que en esa condición llegó a Caracas, para octubre de

<sup>35</sup> Sobre musulmanes y moriscos en la Hispanoamérica del siglo XVI, el único periodo en el que estos grupos han sido estudiados a detalle, véase Cook (2016).

<sup>36</sup> Declaración de Mariana Josepha de Guzman, Caracas, 7 de octubre de 1716. AGI, Escribanía, 693A, Pieza 4, f. 73v.

<sup>37</sup> Ninguna de las dos declaraciones dadas por Mariana Josepha de Guzman en Caracas especifica qué religión practicaba antes de convertirse al catolicismo. Aunque es probable que fuera musulmana, también podría haber sido judía o cristiana ortodoxa. Individuos de las tres religiones que vivían bajo el dominio otomano fueron regularmente esclavizados y comerciados en el Mediterráneo por lo menos desde el siglo XVI (SALZMANN, 2013: 392, 396, 400).

<sup>38</sup> AGI, Escribanía, 693A, Pieza 4, ff. 73v-74r.

<sup>39</sup> AGI, Escribanía, 693A, Pieza 4, f. 74r.

<sup>40</sup> AGI, Escribanía, 693A, Pieza 4, ff. 73r-v.

1716 se le describe ya como “antigua criada” de Lozano y se menciona que “tiene proclamado sobre su libertad” ante los alcaldes ordinarios de la ciudad.<sup>41</sup>

Sin lugar a dudas, los repetidos traslados que puntuaron la experiencia de movilidad escalonada de Guzman y Alvarez, por lo menos desde Belgrado hasta Tenerife, fueron forzados. De hecho, ella misma indicó en 1716 que había llegado a Caracas “sin su voluntad”.<sup>42</sup> Y no hay duda de que su vida estuvo marcada por la violencia y la fuerza ejercidas en su contra. Sin embargo, su propio testimonio sugiere que durante los años que había pasado en las Canarias había adquirido conocimientos que le permitieron movilizar la importancia del catolicismo y las leyes en la sociedad hispana para avanzar sus propios intereses, en contra incluso de la voluntad de sus esclavizadores. Mariana Josepha declaró, por ejemplo, que estando en Tenerife, Felipe del Barco “la quiso vender a un inglés, de que resultó haberse quejado la declarante al general gobernador de dichas islas, el cual no dio lugar a la venta”.<sup>43</sup> Según ella, fue este acto de rebeldía y autodeterminación lo que propició la decisión de del Barco de mandarla vender en Caracas, “pese a haber ordenes de S[u] M[ajestad] para que las personas de su nación no se comercien en estas partes”.<sup>44</sup> Estas declaraciones sugieren que, aún dentro del restringido campo de maniobra creado por su condición de esclavizada, en 1714 Guzman y Alvarez encontró la manera de frustrar su pretendida venta, logrando así ejercer cierto control sobre su (in)movilidad.

<sup>41</sup> AGI, Escribanía, 693A, Pieza 4, ff. 73r-74v.

<sup>42</sup> AGI, Escribanía, 693A, Pieza 4, f. 74r.

<sup>43</sup> AGI, Escribanía, 693A, Pieza 4, f. 74r. La presencia de ingleses en Canarias y su activa participación en la trata esclavista entre África y el archipiélago, está bien documentada desde, por lo menos, la segunda mitad del siglo XVII (HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, 2002: 182–183; PAZ SÁNCHEZ y NARANJO OROVIO, 2020: 78–80).

<sup>44</sup> AGI, Escribanía, 693A, Pieza 4, f. 74r. Las fuentes no identifican la “nación” de Mariana Josepha, pese a que al ser vendida en Italia probablemente fue registrada según su lugar de origen (SALZMANN, 2013: 396). Según McKee, los esclavos que llegaban a Italia procedentes de los Balcanes, el Cáucaso y Asia Central solía ser clasificados, principalmente, como “rusos, circasianos, tártaros, abjasios, mingrelianos, getas, valacos, o turcos” (2008: 309). En Italia, Mariana Josepha probablemente habría sido designada turca, pero una vez llegada a Cádiz y después en Tenerife, es más probable que se le considerara simplemente como “morisca”. En su acepción más amplia, como sugiere Cook, “la categoría era diversa” e incluía por lo menos a “musulmanes ibéricos que habían sido forzados a convertirse al catolicismo tanto como a conversos voluntarios, y a musulmanes del norte de África, muchos de los cuales habían sido capturados en el Mediterráneo y habían sido bautizados antes de ser forzados a laborar en las galeras o los hogares de España” (2015: 25). En las Canarias, a diferencia de la Península Ibérica, la mayoría de la población identificada como morisca no era descendiente de comunidades islámicas autóctonas, sino de inmigrantes, voluntarios o forzados, que habían llegado a las islas después de la conquista ibérica (SANTANA PÉREZ, 2013: 583).

La población esclavizada de las Canarias entre finales del siglo XVII y principios de XVIII, aunque no muy grande, era racial, étnica y culturalmente diversa. Según los cálculos de Paz Sánchez (2017: 13–14; PAZ SÁNCHEZ y NARANJO OROVIO, 2020: 70–71) entre el 5 y el 12% de los habitantes del archipiélago eran considerados esclavos. En Tenerife, aunque la inmensa mayoría era africana o afrodescendiente, también había un pequeño contingente descrito como morisco y otro más o menos de igual proporción descrito como blanco. Quizá cerca de la mitad había nacido en las Canarias, de los demás, la mayoría había llegado directamente de puertos esclavistas en África o de Madeira, conducida sobre todo por ingleses y portugueses, en tanto que un grupo más pequeño procedía, como Mariana Josepha, de Cádiz (PAZ SÁNCHEZ, 2017: 16–19). A diferencia de la situación en el Caribe, la casi totalidad de la población esclavizada de las Canarias se ocupaba en el servicio doméstico, el sector artesano, la pesca o la marinería, y se encontraba fuertemente concentrado en los núcleos urbanos (PAZ SÁNCHEZ, 2017: 23–24). Así pues, es muy probable que durante los cerca de veinticinco años que pasó en Tenerife, Mariana Josepha creara lazos sociales y afectivos con otros individuos que se encontraban en situaciones similares a la suya y que a través de estos vínculos desarrollara destrezas y adquiriera conocimientos que le permitirían negociar su inserción social y avanzar en la búsqueda de su libertad. En este sentido, el caso de Guzman y Alvarez sugiere que incluso para una mujer esclavizada, el proceso de movilidad escalonada “no era solamente una cuestión de movimiento continuo a través del espacio sino también un proceso continuo de adquisición de destrezas y de negociación de su ubicación y posición social en distintos contextos” (ROBERTS, 2019: 15).

La declaración de Mariana Josepha no explicita las razones por las que se opuso a ser vendida al inglés, aunque es claro que debe haber apelado al capitán general de las islas con un argumento fundado en cuestiones confesionales: no se podía permitir la venta de una mujer católica a un amo protestante. Más allá de esto, es imposible conocer las motivaciones que la llevaron a levantar la queja. Si su objetivo era permanecer en Tenerife, su estrategia claramente fracasó. Pero es posible que el ser enviada fuera de las islas entrara dentro de sus cálculos la dirigirse al capitán general. En el contexto tinerfeño, era frecuente que los dueños de personas esclavizadas que “habían realizado alguna tropelía” buscaran deshacerse de ellos mandándolos a las

Indias (HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, 2002: 193; PAZ SÁNCHEZ, 2017: 25–26; PAZ SÁNCHEZ y NARANJO OROVIO, 2020: 69–70 de dónde proviene la cita).

Independientemente de si Mariana Josepha previó en 1714 la posibilidad de ser enviada a Caracas o no, había seguido acumulando saberes que podía movilizar para avanzar sus intereses, y que podían ser parte fundamental de cómo se representaba ante las autoridades. Desde esta lógica, por ejemplo, podríamos entender una de las contradicciones más notables en su testimonio. Si las edades que reporta son correctas, nació hacia 1674, y habría sido capturada y esclavizada antes de 1680.<sup>45</sup> Esto es poco probable, pues la década de 1670 y los primeros años de la siguiente constituyeron un periodo de paz entre los imperios austríaco y otomano. Es más probable que la captura y esclavización de Guzman y Alvarez hayan tenido lugar entre 1684 y 1688, entre el comienzo de la Guerra de la Liga Santa y la captura de Belgrado por tropas imperiales, y que tuviera alrededor de 12 o 15 años cuando llegó a Cádiz.<sup>46</sup> Es posible que Mariana Josepha calculara que argumentar que había practicado el catolicismo desde que era sólo una niña invitaría menos dudas sobre la sinceridad y totalidad de su conversión que si admitía que era ya una adolescente cuando recibió el bautismo. Las referencias en su testimonio a “haber sido instruida en los principales misterios y preceptos de nuestra santa fe católica” antes de ser bautizada y a que “desde entonces hasta ahora, por la misericordia de Dios, se ha[bía] mantenido y mant[enía] [en la fe] con verdadero conocimiento” sugieren que, además, entendía bien cómo se suponía que funcionara el proceso de conversión y cómo presentarse ante los tribunales para maximizar sus posibilidades de éxito.<sup>47</sup>

Su habilidad para movilizar los conocimientos adquiridos es aún más clara hacia el final de su declaración, donde explica que inició los autos sobre su liberación porque había sido llevada a Caracas “indebidamente y sin su voluntad” y porque “Felipe del

<sup>45</sup> En su primera declaración, en mayo de 1715, Mariana Josepha dijo tener aproximadamente 41 años (Declaración de Mariana Josepha de Guzman y Alvarez, Caracas, 14 de mayo de 1715. AGI, Escribanía, 693B, Pieza 28, f. 20v). En octubre de 1716 dijo tener 42 años más o menos (AGI, Escribanía, 693A, Pieza 4, ff. 75r).

<sup>46</sup> Miles de personas fueron capturadas y esclavizadas durante las campañas de la Liga Santa. En el sitio de Buda, en septiembre de 1686, las tropas del duque de Lorena y el elector de Bavaria –el mismo que lideraría el sitio de Belgrado en 1688– capturaron más de 2000 hombres y un número indeterminado de mujeres y niños. Estos últimos llegaron esclavizados a Bavaria en tales números que “los ciudadanos y nobles de Múnich comenzaron a usar pajes y sirvientes turcos y a pasearse con séquitos compuestos por niños y niñas vestidos en trajes típicos de Turquía” (VARGA, 2007: 169–170).

<sup>47</sup> AGI, Escribanía, 693A, Pieza 4, ff. 75r.

Barco, de los 80 pesos de su precio, tenía cobrada la mayor parte de la declarante”.<sup>48</sup> No sabemos si Mariana Josepha supo aun estando en Tenerife que estaba prohibido que moriscos y conversos pasaran a América, o si se enteró ya en Caracas. El suyo no es el único caso entre finales del siglo XVII y principios del XVIII el que una persona “de las prohibidas” fue vendida en Canarias para pasar a Indias: en 1681, por ejemplo, Félix Nieto de Silva, antiguo capitán general de las islas, vendió a Domingo, morisco, nacido en Cádiz, al capitán Mateo de Palacio, que conducía un navío con destino a Veracruz (PAZ SÁNCHEZ y NARANJO OROVIO, 2020: 83). La naturaleza misma del tráfico de esclavos entre Canarias y las Indias se prestaba a esta práctica, pues era común que los individuos esclavizados, siempre transportados en pequeños números, fueran sin registro o como parte de la llamada “general”, la cantidad de mercancías que los capitanes de los registros de Canarias podían llevar a título personal para vender en América (PAZ SÁNCHEZ y NARANJO OROVIO, 2020: 68; HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, 2002: 196–197). En cualquier caso, para 1716, Mariana Josepha era plenamente consciente de que, el haber sido llevada a Caracas “indebidamente” era un argumento que podía movilizar en la búsqueda de su libertad.

Por otro lado, aunque la coartación era bastante común en Caracas, es perfectamente posible que Mariana Josepha hubiera iniciado el proceso de comprar su libertad en Tenerife. De acuerdo con Santana Pérez (2013, pp. 585–586), la práctica había sido relativamente común entre los moriscos cautivos en Canarias desde el siglo XVI. En el siglo XVIII, los otorgamientos de libertad una vez que el propietario recibía de la persona esclavizada el valor que había pagado por ella, continuaron siendo comunes no sólo entre los moriscos (PAZ SÁNCHEZ, 2017: 24–25).

Lamentablemente, no ha sido posible localizar los autos del proceso de libertad Mariana Josepha; pero llama la atención que en su declaración en octubre de 1716, en un proceso que nada tenía que ver ello, no dejara de presentarse de una forma que parece cuidadosamente elaborada para promover su causa, evidencia de las destrezas y conocimientos que había adquirido durante su trayectoria de movilidad escalonada y particularmente a raíz de sus estancias en las Canarias y en Venezuela. La declaración que dio en Caracas en 1716 dista mucho de ser una narrativa autobiográfica comparable

---

<sup>48</sup> AGI, Escribanía, 693A, Pieza 4, ff. 74r-v.

a las escritas por otros súbditos otomanos esclavizados en Europa en el último tercio del siglo XVII (véase, por ejemplo, SABATOS, 2015; TIMIȘOARA, 2021; WESTERMANN, 2020). También difiere de las demandas presentadas en el siglo XVI en Sevilla y Cartagena de Indias por individuos esclavizados que, como ha demostrado Chloe Ireton (2020), cuestionaron la legalidad de su cautiverio y contribuyeron al desarrollo de los parámetros dentro de los que se justificó la esclavitud en el mundo hispano. Lejos de cuestionar las condiciones bajo las que fue hecha esclava, Mariana Josepha construyó una narrativa en la que su experiencia de movilidad escalonada se convierte en una clave de su demanda de libertad. El haber sido esclavizada en la infancia en Belgrado, el haber sido bautizada con el suficiente conocimiento de la fe católica en Cádiz, el haber vivido como una constante y ferviente católica en Tenerife, al grado de haber incurrido la ira de su amo con tal de no ser vendida a un protestante, y finalmente el haber sido transportada “indebidamente y sin su voluntad” a Caracas – además del ya haber pagado buena parte de precio en que había sido vendida a su antiguo amo–, justificaban el fin de su esclavitud.

No sabemos qué fue de Mariana Josepha después de 1716. Sólo sabemos que entre mayo de 1715 y octubre del siguiente año había dejado de estar en la posesión de Jorge Lozano de Peralta y había cambiado su residencia, en esta ocasión probablemente por su voluntad, de Caracas al puerto de la Guaira.<sup>49</sup> En este proceso, también había pasado de ser descrita como “en el servicio” del oidor a ser simplemente su “antigua criada”, lo que sugiere que ya no se le consideraba esclava.<sup>50</sup> Aunque los detalles que tenemos son escasos, es probable que esta transición estuviera relacionada con la tumultuosa experiencia del fallido asiento del Marqués de Montesacro, establecido en 1714 para comerciar entre Cádiz y Caracas. Como veremos en la siguiente sección, la fortuna del asiento se vio determinada, por lo menos en parte, por las múltiples trayectorias vitales que se cruzaron en la Caracas de principios de 1715, entre ellas las de Bertodano y Guzman, marcadas por sus respectivas experiencias de movilidad escalonada.

---

<sup>49</sup> AGI, Escibanía, 693A, Pieza 4, f. 74r.

<sup>50</sup> AGI, Escibanía 693B, Pieza 28, f. 19r; AGI, Escibanía, 693A, Pieza 4, ff. 74r-v.

**El asiento del marqués de Montesacro en Caracas: trayectorias y espacios imperiales**

En febrero de 1714 Felipe V le concedió a Diego de Murga, marqués de Montesacro, licencia para establecer una sociedad por acciones para comerciar entre Cádiz y Honduras y Venezuela. Las primeras naves de la empresa, que suele conocerse como Compañía de Honduras o Asiento del Marqués de Montesacro, salieron de Cádiz en la noche del 30 de noviembre de 1714: un navío y un patache con destino a Puerto de Caballos, en Honduras, y otro navío rumbo a La Guaira (SÁENZ DE SANTAMARÍA, 1980). Las naves que llegaron a Honduras en febrero de 1715 encontraron dificultades para vender su carga, y tuvieron que enviar una parte a Guatemala y otra a México, pero pudieron emprender el tornaviaje en menos de dos años (HUSSEY, 1934: 46; SÁENZ DE SANTAMARÍA, 1980: 140–141). En cambio, el navío que llegó al puerto de Caracas el 8 de enero de 1715 encontró una férrea oposición a sus operaciones y permaneció más de siete años en el Caribe. La compañía no realizó ningún otro viaje, y ya en 1724 Jerónimo de Uztáriz (125) se refería a ella como un fracaso.

Aunque se cita repetidamente al asiento de Montesacro como una de las primeras compañías privilegiadas en el mundo hispano (por ejemplo, GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, 1995: 123; MARTÍNEZ SHAW, 2000: 2033; MOLAS RIBALTA, 2004: 617; RODRÍGUEZ GARCÍA, 2005: 20, 29, 54), el único autor que ha reflexionado con cierto detalle sobre las causas de su fracaso es Hussey (1934: 43–49), quien le dedica seis páginas, e identifica dos principales factores en su colapso:<sup>51</sup> por un lado, el hecho de que el mercado, tanto en Venezuela como en Centroamérica, estuviera saturado por el contrabando extranjero; por el otro, la presencia a bordo de los navíos de la compañía de oficiales enviados por la corona con instrucciones secretas para suprimir el contrabando y restablecer el comercio legítimo entre España y las Indias. Hussey no está equivocado, pero su análisis sólo explica parte del problema; para entender realmente la inmediata y radical oposición con la que se encontró el navío de Montesacro en Caracas es necesario considerar en más detalle las trayectorias que se cruzaron en la ciudad a principios de 1715.

---

<sup>51</sup> Walker (1979, pp. 99–100) y Matilla Quizá (1982, pp. 305–306) basan sus análisis enteramente en Hussey.

El contrato de la compañía reducía y simplificaba los impuestos que debían pagarse por la carga de los navíos. También estipulaba, como señaló Hussey, que cada navío transportaría dos ministros –un oidor y un alcalde visitador– con jurisdicción privativa sobre todo lo que tuviera que ver con la carga, descarga, fraudes y derechos de los mismos.<sup>52</sup> Además de ser jueces conservadores de la compañía, estos ministros eran los primeros enviados de la malograda Veeduría General del Comercio entre Castilla y las Indias, y llevaban instrucciones secretas que les concedían amplios poderes para proceder, por encima de virreyes, gobernadores y demás oficiales de la corona, en contra de cualquier persona implicada en comercio ilícito; debían además informar sobre las acciones de todos los oficiales con los que interactuaran y sobre los productos que mejor se comerciaban en las provincias que visitaran (WALKER, 1979: 100). Pero el buque destinado a Caracas también llevaba varias reales órdenes que le concedían privilegios adicionales: mientras se vendía su carga, podía armarse en corso contra contrabandistas extranjeros; podía realizar viajes de Venezuela a Veracruz transportando cacao; y debía tener precedencia sobre cualquier otra nave que se encontrara en la provincia para cargar este fruto, ya fuera con destino a Veracruz o para su tornaviaje. A bordo del navío viajaba también, como pasajero, Alberto de Bertodano, recién nombrado gobernador interino de Venezuela.

Tan pronto como el navío llegó a puerto, el cabildo de Caracas –que no tuvo inconveniente en entregar a Bertodano el gobierno de la provincia que venía ejerciendo en ínterin–, se negó a reconocer las instrucciones secretas que traían el oidor y alcalde visitador. Alegando que estas, que habían sido producidas por la vía reservada, no venían ratificadas por el Consejo de Indias, mandó publicar bandos para que nadie las obedeciera. También se negó a reconocer la jurisdicción de los ministros sobre el navío, enviando a los oficiales reales a inventariar sus bodegas. Éstos, junto con Bertodano, alegaron que el navío transportaba más fardos y barriles que los registrados, y procedieron a decomisar toda su carga. Al mismo tiempo, el gobernador y el cabildo se negaron a ordenar que se suspendiera la carga de cacao a otras naves hasta que el navío de la compañía pudiera realizar un viaje a Veracruz. Para principios de abril de 1715,

---

<sup>52</sup> La compañía sólo pagaría el 5% del valor de la carga por derechos de salida, más el 2.5% de derechos de entrada tanto en el viaje de ida como en el de vuelta. Aunque también tendría que pagar alcabalas, quedaban exentos de cualquier otro gravamen (véase el texto del asiento en SÁNEZ DE SANTAMARÍA, 1980: 146–157).

incluso habían ordenado el arresto domiciliario de los dos ministros, el factor y el encomendero de la compañía, y les habían impuesto varias multas.<sup>53</sup> Las quejas que los cuatro agentes de Montesacro enviaron a Madrid, resultaron en que Antonio de Cobian Valdes, recién nombrado oidor de Santa Fe, recibiera una comisión para pasar a Caracas a investigar los hechos.<sup>54</sup> Cobian llegó a la ciudad a finales de junio de 1716 y tras una pesquisa que duro apenas dos meses ordenó el arresto y confiscación de bienes de Bertodano, los miembros del cabildo de la ciudad, y los oficiales reales de principios de 1715.<sup>55</sup> Pero también encontró irregularidades en la carga del navío y en el proceder de los dos ministros.<sup>56</sup> Aunque la pesquisa llegó a su fin en diciembre de 1716, el navío continuó sin poder vender sus mercancías.

En sus cartas a España, el alcalde visitador y el factor del navío atribuyeron la oposición encontrada en Caracas a la prevalencia del contrabando extranjero, particularmente holandés, y los esfuerzos de las autoridades locales por evitar ser sancionados por participar en él.<sup>57</sup> Pero la situación era más compleja. Como ha demostrado Cromwell (2018), el contrabando estaba completamente enraizado y normalizado en la sociedad venezolana del siglo XVIII. Pero, como en otras partes de Hispanoamérica, también era fuente de múltiples conflictos entre distintas facciones locales que competían por ganancias, particularmente en momentos de cambio en las relaciones entre España y las principales potencias contrabandistas (EISSA-BARROSO, 2016: 49–58; OLIVAS, 2013).

El navío de Montesacro llegó a Venezuela pocos meses después de que el gobernador, José Francisco de Cañas, fuera destituido de su cargo. Como otros gobernadores provinciales nombrados durante la primera década del siglo XVIII, Cañas tenía fuertes lazos con intereses políticos y económicos en Francia, y durante su gobierno estuvo activamente involucrado en comercio ilícito con los agentes del asiento

---

<sup>53</sup> Amaro Rodriguez Phelipe al marqués de Montesacro, La Guaira, 26 de febrero de 1715. AGI, Escribanía, 693A, Pieza 1, ff. 4r-7v; Antonio Joseph Alvarez de Abreu a Juan Baptista Orry, La Guaira, 6 de abril de 1715. AGI, Escribanía, 693A, Pieza 1, ff. 12r-15v.

<sup>54</sup> El rey a Antonio de Cobian Valdes, Buen Retiro, 6 de agosto de 1715. AGI, Escribanía, 693A, Pieza 1, ff. 1r-3v.

<sup>55</sup> Autos de Cobian Valdes, Caracas. AGI, Escribanía, 693A, Pieza 2, ff. 27r-33r y 57r-v.

<sup>56</sup> Cargos hechos a Amaro Rodriguez Phelipe, Caracas, 18 de agosto de 1716. AGI, Escribanía, 693A, Pieza 13; Cargos hechos a Antonio Joseph Alvarez de Abreu, Caracas, 21 de agosto de 1716. AGI, Escribanía, 693A, Pieza 14.

<sup>57</sup> AGI, Escribanía, 693A, Pieza 1, ff. 4r-7v, 12r-15v.

francés y con la Martinica (ANDÚJAR CASTILLO, 2008: 266; CROMWELL, 2018: 214–219).<sup>58</sup> Los lazos de Cañas con Francia lo habían puesto en franca competencia con sectores de las élites caraqueñas más conectados con el contrabando holandés desde Curazao, muy ligadas a los miembros del cabildo. Éstas venían quejándose del gobernador por lo menos desde 1712, sin éxito (CROMWELL, 2018: 219); pero con la implementación del Tratado de Utrecht, y el final del control francés sobre el Asiento de Negros, Cañas perdió una de sus principales fuentes de apoyo en Europa. No es coincidencia que el Consejo de Indias finalmente recomendara su destitución en febrero de 1714, escasos meses tras la entrada en vigor del tratado.<sup>59</sup> La caída de Cañas trajo consigo el resurgimiento de los partidarios del contrabando holandés, que inmediatamente se aseguraron de contar con el favor del oidor de Santo Domingo, Jorge Lozano de Peralta, enviado a Caracas para investigar la gestión del gobernador depuesto, haciéndole llegar todo tipo de regalos.<sup>60</sup> La arribada del navío de Montesacro, y sobre todo la del oidor y alcalde de la Veeduría General del Comercio, representaba una amenaza para este grupo, no tanto porque creyeran que realmente iban a combatir el contrabando, sino porque su presencia podía volver a desestabilizar el panorama comercial de la provincia y porque el privilegio concedido a Montesacro para que su navío tuviera preferencia sobre todos los otros en la carga de cacao era un fuerte obstáculo a las actividades comerciales de los intereses locales.

Pero los privilegios del navío de la Compañía también representaban un problema para los planes de Bertodano. Durante los años en que había sido gobernador de Cumaná, Alberto había formado parte de una red comercial ligada a Caracas y al contrabando holandés desde Curazao.<sup>61</sup> También había participado activamente en el comercio de cacao, cobrando una parte de su salario en este género y valiéndose de sus contactos en Caracas y la Margarita para venderlo.<sup>62</sup> Cuando la noticia de la destitución de Cañas se hizo pública en Madrid, Bertodano vio una invaluable oportunidad de reinsertarse en las redes que había desarrollado en la región, y restaurar sus deterioradas

---

<sup>58</sup> Consejo de Indias al rey, Madrid, 30 de abril de 1709. AGI, Santo Domingo, 682; Consejo de Indias al rey, Madrid, 20 de noviembre de 1709. AGI, Santo Domingo, 682.

<sup>59</sup> Consejo de Indias al rey, Madrid, 14 de diciembre de 1714. AGI, Santo Domingo, 682.

<sup>60</sup> Autos sobre la relación de Pedro Thomas Pintado, Caracas, 21 de julio de 1716. AGI, Escribanía 693A, Pieza 4.

<sup>61</sup> Joseph Ramirez de Arellano al rey, Cumana, 26 de agosto de 1707. AGI, Santo Domingo, 724.

<sup>62</sup> Bertodano al rey, Cumaná, 18 de agosto de 1708. AGI, Santo Domingo, 597.

finanzas familiares. Así pues, solicitó ser nombrado gobernador interino de Caracas, renunciando en el proceso al cargo de cabo subalterno de la Habana que se había concedido unos meses antes.<sup>63</sup> Mientras estaba en España, Bertodano también había estrechado lazos con un antiguo vecino de Caracas muy bien conectado con las élites cacaoteras de Barquisimeto: Juan de Vega Arredondo. Vega viajaría también como pasajero en el navío de Montesacro y contraería matrimonio con una de las hijas de Bertodano al poco tiempo de llegar a Caracas.<sup>64</sup> Dados estos vínculos, y las fuertes deudas que Bertodano había contraído entre su salida de Cumaná y su llegada a Caracas,<sup>65</sup> no sorprende el que inmediatamente estableciera una alianza con el cabildo de la ciudad para obstaculizar las actividades de navío de la compañía, de modo que pudieran continuar beneficiándose del tráfico de cacao y del contrabando holandés. Esta estrategia era en parte el resultado de las experiencias previas de Bertodano en el gobierno de Cumaná. Pero también respondía a sus planes y perspectivas futuras. Sabiendo que sólo ejercía el gobierno de la provincia en ínterin, y que, en España, la persona que tenía la futura para suceder a Cañas ya había solicitado licencia para viajar a Venezuela,<sup>66</sup> Bertodano tenía que aprovechar las oportunidades que le presentaba su cargo sin perder un momento.

Pero los agentes de la compañía de Montesacro no sólo encontraron enemigos en Caracas; también contaron con algunos aliados. El encomendero del navío, Thomas Croquer de los Cameros, era un comerciante jenízaro (hijo de comerciantes extranjeros, en este caso ingleses, asentados en Andalucía), oriundo de Sanlúcar de Barrameda, que había viajado antes Caracas y tenía por lo menos un compadre en la ciudad (MARTÍNEZ RUIZ, 2011: 182, 185).<sup>67</sup> El alcalde visitador, Antonio Joseph Alvarez de Abreu, tenía un hermano radicado en Venezuela directamente involucrado en el comercio entre la provincia y las Islas Canarias, de donde eran oriundos junto con el factor del navío, Amaro Rodriguez Phelipe (HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, 2008: 267,

---

<sup>63</sup> Memorial de Bertodano al rey, Madrid, s/f [mayo de 1714]. AGI, Santo Domingo, 682.

<sup>64</sup> Relación de méritos de Vega Arredondo, Madrid, 3 de agosto de 1726. AGI, Indiferente, 143, N.38; Licencia de embarque para Vega Arredondo, Sevilla, 23 de octubre de 1714. AGI, Contratación, 5468, N.1, R.13; Andres Alonso Gil al rey, Caracas, 29 de mayo de 1716. AGI, Santo Domingo, 724.

<sup>65</sup> AGI, Escribanía 693A, Pieza 5, ff. 56-59.

<sup>66</sup> Consejo de Indias al rey, Madrid, 14 de diciembre de 1714. AGI, Santo Domingo, 682.

<sup>67</sup> Testimonio de Gaspar de Arenas y Queinopher, Caracas, 16 de julio de 1716. AGI, Escribanía, 693A, Pieza 2, ff. 10r-17v.

288, 466).<sup>68</sup> Durante los primeros meses de 1715, los agentes de Montesacro se valieron de los testimonios de estos aliados para desprestigiar al cabildo y a Bertodano ante las autoridades en Madrid. Así, por ejemplo, el oidor y el alcalde visitador, entrevistaron a múltiples testigos sobre cómo el oidor Lozano, ganado mediante sobornos, apoyaba y aconsejaba al cabildo y sus allegados.<sup>69</sup> Entre estos testigos se encontraba uno quizá un tanto inesperado: Mariana Josepha de Guzman. En mayo de 1715, cuando todavía se encontraba en el servicio de Lozano, Mariana Josepha testificó sobre los regalos que había recibido su amo, los lazos que tenía con el cabildo y con Bertodano, y sobre los planes que habían acordado para frustrar las actividades del navío.<sup>70</sup> Guzman y Alvarez no necesariamente estaba involucrada en la batalla por el control del contrabando y el cacao en Venezuela; es más probable que hubiera accedido a testificar motivada por su propia situación, su deseo de libertad y las experiencias acumuladas a lo largo de sus repetidas instancias de movilidad escalonada. Su declaración deja claro que no estaba contenta con el trato que recibía en la casa de Lozano.<sup>71</sup> Y como hemos visto antes, sabía muy bien que quejarse de su amo ante las autoridades podía llevarla a salir de su posesión. Así pues, parece probable que Mariana Josepha hubiera calculado que denunciando los cohechos de Lozano podría avanzar la causa de su libertad que, como vimos anteriormente, progresó significativamente entre mayo de 1715 y octubre de 1716.

Desde esta perspectiva, se puede entender el fracaso del navío de Montesacro, y de la Veeduría General del Comercio, en Caracas, como resultado no sólo del arraigado contrabando, sino también de las tensiones y rivalidades que confluían en la ciudad a principios de 1715. Los casos de Bertodano y Guzman y Alvarez demuestran, además, que las experiencias previas y perspectivas de movilidad escalonada futura afectaron las acciones y decisiones de individuos cuyas trayectorias se cruzaron en un momento determinado y contribuyeron a la construcción de Caracas como un espacio imperial con características específicas. Más aún, este análisis demuestra cómo la convergencia

---

<sup>68</sup> Andres Alonso Gil al gobernador, justicias y oficiales reales de Veracruz, Caracas, 29 de mayo de 1716. AGI, Santo Domingo, 724.

<sup>69</sup> Autos de Pedro Thomas Pintado, Caracas, 1715. AGI, Escribanía, 693B, Pieza 28; Autos sobre la relación de Pedro Thomas Pintado, Caracas, 21 de julio de 1716. AGI, Escribanía 693A, Pieza 4.

<sup>70</sup> AGI, Escribanía, 693B, Pieza 28, ff. 19r-20v.

<sup>71</sup> AGI, Escribanía, 693B, Pieza 28, ff. 19r-20v.

de trayectorias de movilidad escalonada, tanto libres como forzadas, fue un factor fundamental en la configuración del mundo hispano de la edad moderna.

### Conclusión

Como demuestran los casos de Mariana Josepha de Guzman y Alberto de Bertodano, las experiencias de movilidad escalonada fueron bastante comunes en el mundo hispano de la edad moderna y no solo afectaron a los agentes de la corona y sus familias. Se trata, sin duda, de un fenómeno heterogéneo, condicionado por la diversidad de géneros, razas, etnicidades, religiones, etc. que caracterizaron a los individuos que lo experimentaron. Pero contrario a lo que han sugerido sociólogos y geógrafos asociados con el “nuevo paradigma de la movilidad” (ROBERTSON et al., 2018; SHELLER & URRY, 2006), este tipo de movilidades complejas no es algo nuevo; los casos analizados aquí comparten características clave con las experiencias de migrantes contemporáneos. No sólo hablamos de trayectorias multidireccionales y contingentes, sino que también hemos visto cómo el movimiento y la adquisición de destrezas y conocimientos se desarrollaron a la par, y como las experiencias de movilidad dependieron de y contribuyeron a crear y destruir vínculos y redes relacionales.

Entender estas experiencias de movilidad escalonada es fundamental para comprender mejor cómo se construyen los espacios imperiales y los eventos que se desarrollan en ellos. Las causas del fracaso de la Compañía de Honduras en Caracas fueron complejas, pero respondieron en parte a las experiencias acumuladas y las perspectivas de movilidad futura de sujetos que circularon a lo largo y ancho del mundo hispano de la edad moderna, como Mariana Josepha de Guzman y Alberto de Bertodano. Las formas en las que se entrecruzaron estas trayectorias dependían no sólo de los distintos proyectos que los impulsaban (LAMBERT y LESTER, 2006), sino también de las experiencias acumuladas, los saberes adquiridos y las perspectivas generadas por previas instancias de movilidad.

## Bibliografía

### *Fuentes primarias*

Archives Ville de Luxembourg, Luxemburgo, Luxemburgo.

Archivo General de Indias, Sevilla, España.

Archivo General Militar, Madrid, España.

Archivo General de Simancas, Simancas, España.

Archivo General de la Nación, Bogotá, Colombia.

Archivo Histórico Nacional, Madrid, España.

Archivo Privado de Martin de Bertodano, Somerford Keynes, Reino Unido.

UZTÁRIZ, J. de., (1724). *Theorica, y practica de comercio, y de marina en diferentes discursos, y calificados exemplares, que, con especificas providencias, se procuran adaptar a la Monarchia Española, para su prompta restauracion, beneficio universal, y mayor fortaleza contro los emulos de la Real Corona, y enemigos de la Fè Catholica, mediante la soberana proteccion del Rey nuestro señor Don Phelipe V.* [s.l.: s.e.]

### *Fuentes secundarias*

ANDÚJAR CASTILLO, F., (2008). *Necesidad y venalidad: España e Indias, 1704-1711*, Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales.

BERNARD, G., (1972). *Le Secrétariat d'État et le Conseil espagnol des Indes, 1700-1808*, París: Librairie Droz.

COOK, K. P., (2015). "'De los Prohibidos': Muslims and Moriscos in Colonial Spanish America". En M. del M. LOGROÑO NARBONA, P. G. PINTO & J. T. KARAM (Coords.), *Crescent over Another Horizon: Islam in Latin America, the Caribbean and Latino USA* (pp. 25–45). Nueva York: University of Texas Press.

COOK, K. P., (2016). *Forbidden Passages: Muslims and Moriscos in Colonial Spanish America*, Philadelphia: University of Pennsylvania Press.

COOLIDGE, G. E., (2014). "Investing in the Lineage: Children in the Early Modern Spanish Nobility, 1350-1750". En G. E. COOLIDGE, *The Formation of the Child in Early Modern Spain*. Nueva York: Routledge.

CRESSWELL, T., (2010). "Towards a Politics of Mobility". *Environment and Planning D: Society and Space*, vol. 28, N°1, pp. 17–31.

CROMWELL, J., (2018). *The Smugglers' World: Illicit Trade and Atlantic Communities in Eighteenth-Century Venezuela*, Chapel Hill: Omohundro Institute of Early American History & Culture.

CROMWELL, J., (2022). "'Me hace dudar de tu venida': Mobile immigrants, colonial enterprise, familial obligation, and the complications of a transatlantic marriage". *Journal of Iberian and Latin American Studies*, vol. 28, N°3, pp: 387–401.

DANIELS, S., y NASH, C., (2004). "Lifepaths: Geography and Biography". *Journal of Historical Geography*, vol. 30, N°3, pp. 449–458.

EISSA-BARROSO, F. A., (2013). "'Having Served in the Troops': The Appointment of Military Officers as Provincial Governors in Early Eighteenth-Century Spanish America, 1700-1746". *Colonial Latin American Historical Review*, vol. 18, N°4, pp. 329-359.

- EISSA-BARROSO, F. A., (2016). "La Nueva Granada en el sistema de Utrecht: Condiciones locales, contexto internacional, y reforma institucional". En I. ESCAMILLA GONZÁLEZ, M. SOUTO MANTECÓN, y G. PINZÓN RÍOS (Eds.), *Resonancias imperiales: América y el tratado de Utrecht de 1713* (pp. 47–78). México: UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas / Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora.
- EISSA-BARROSO, F. A., (2021). "Antonio de Benavides (1678-1762): De la autorrepresentación al mito en la trayectoria atlántica de un gobernador provincial itinerante". *Transatlantic Studies Network*, N°12, pp. 95–107.
- EISSA-BARROSO, F. A., (2023). "Female Staggered Mobility across the Spanish Atlantic: The Bertodano-Kneppers in the Early Eighteenth Century". *Atlantic Studies*, vol. 20, N°4, pp. 604–639.
- FARGAS PEÑARROCHA, M., (s/f). "Carlos Aragón Gurrea y Borja". En *Diccionario biográfico español*, Madrid: Real Academia de la Historia.
- FISK, B., (2022). "Transimperial Mobilities, Slavery, and Becoming Catholic in Eighteenth-Century Cartagena de Indias". *Journal of Iberian and Latin American Studies*, vol. 28, N°3, pp. 345–370.
- GAMES, A., (2001). *Migration and the Origins of the English Atlantic World*, Cambridge: Harvard University Press.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, A., (1995). "Comercio colonial y reformismo borbónico: De la reactivación a la quiebra del sistema comercial imperial". *Chronica Nova*, N°22, pp. 105-140.
- GODFREY, K., (2022). "House of Trade: Mestizo Children, Merchant Networks, and Sixteenth-Century Empire Building in Early Modern Colombia". *Journal of Iberian and Latin American Studies*, vol. 28, N°3, pp. 403–420.
- GONZÁLEZ ENCISO, A., (Ed.). (2007). *Navarros en el monarquía española en el siglo XVIII*, Pamplona: EUNSA.
- HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, M., (2002). "La otra emigración canaria a América: Mulatos y negros libres y esclavos (1670-1820)". *Revista de Historia Canaria*, N°184, pp. 181–198.
- HERNÁNDEZ GONZÁLEZ, M., (2008). *Los canarios en la Venezuela colonial* (ed. revisada), Caracas: bid & co.
- HERNÁNDEZ SAU, P., (2023). "Movilidades e itinerancias en el mundo hispano ilustrado: Las trayectorias móviles de los Bouligny al servicio de los Borbones". *Magallánica*, vol. 10, N°19, pp. 106-133.
- HERNÁNDEZ SAU, P., & EISSA-BARROSO, F. A. (2022). "Introduction: 'Ongoing' Mobilities in the Early-Modern Spanish World". *Journal of Iberian and Latin American Studies*, vol. 28, N°3, pp. 329–343.
- HUSSEY, R. D., (1934). *The Caracas Company, 1728-1784: A Study in the History of Spanish Monopolistic Trade*, Cambridge: Harvard University Press.
- IMÍZCOZ BEUNZA, J.M., (2001). "El patrocinio familiar: Parentela, educación y promoción de las elites vasco-navarras en la monarquía borbónica". En F. CHACÓN JIMÉNEZ y J. HERNÁNDEZ FRANCO (Eds.), *Familias poderosos y oligarquías* (pp. 93-130). Murcia: Universidad de Murcia, Servicio de Publicaciones.
- IMÍZCOZ BEUNZA, J.M., (2003). "Parentesco, amistad y patronazgo: La economía de las relaciones familiares en la Hora Navarra del siglo XVIII". En C. FERNÁNDEZ ROMERO y A. MORENO ALMÁRCEGUI (Eds.), *Familia y cambio social en Navarra y País Vasco: Siglos XII al XX* (pp. 165-216). Pamplona: Instituto de Ciencias para la Familia.

- IMÍZCOZ BEUNZA, J.M., (2005). "La hora navarra del XVIII: Relaciones familiares entre la monarquía y la aldea". En *Juan de Goyeneche y el triunfo de los navarros en la Monarquía Hispánica del siglo XVIII* (pp. 45-77). Pamplona: Fundación Caja Navarra.
- IRETON, C. L., (2020). "Black Africans' Freedom Litigation Suits to Define Just War and Just Slavery in the Early Spanish Empire". *Renaissance Quarterly*, vol. 73, N°4, pp. 1277–1319.
- LAMBERT, D. y LESTER, A., (2006). "Introduction: Imperial Spaces, Imperial Subjects". En D. LAMBERT y A. LESTER, *Colonial Lives across the British Empire: Imperial Careering in the Long Nineteenth Century* (pp. 1–31). Cambridge: Cambridge University Press.
- MACÍAS DOMÍNGUEZ, I., (1999). *La llamada del Nuevo Mundo: La emigración española a América (1701-1750)*, Sevilla: Universidad de Sevilla.
- MARTÍNEZ RUIZ, J. I., (2011). "'Verie frindlie to his maties. Subjects'": La Casa Ducal de Medina Sidonia y los mercaderes ingleses en los siglos XVI-XVII. En *El río Guadalquivir, del mar a la marisma: Sanlúcar de Barrameda* (Vol. II, pp. 177–184). Sevilla: Junta de Andalucía.
- MARTÍNEZ SHAW, C., (2000). "Felipe V y las Indias". *Coloquio de Historia Canario Americana*, N°14, pp. 2029–2043.
- MASSEY, D., (2005). *For Space*, Nueva York: SAGE Publications Ltd.
- MATILLA QUIZÁ, M. J., (1982). Las compañías privilegiadas en la España del Antiguo Régimen. En M. ARTOLA (Coord.), *La economía española al final del Antiguo Régimen: IV Instituciones* (pp. 269–402). Madrid: Alianza Editorial / Banco de España.
- MCKEE, S., (2008). "Domestic Slavery in Renaissance Italy". *Slavery and Abolition*, vol. 29, N°3, pp. 305-329.
- MOLAS RIBALTA, P., (2004). "La compañía como proyecto (siglos XVII-XVIII)". *Anuario de Estudios Atlánticos*, N° 50, pp. 607–623.
- MORENO CABANILLAS, R., (2023). "Agentes de la información: Trayectorias de movilidad geográfica y profesional de los empleados de correos entre España y América durante el siglo XVII". *Magallánica*, vol. 10, N°19, pp. 77-105.
- OLIVAS, A. A., (2013). "The Global Politics of the Transatlantic Slave Trade during the War of the Spanish Succession, 1700–1715". En F. A. EISSA-BARROSO y A. VÁZQUEZ VARELA (Coords.), *Early Bourbon Spanish America* (pp. 85–109). Leiden: Brill.
- ORTEGA DEL CERRO, P., (2020). "Trayectorias familiares de la nobleza en la Armada durante el siglo XVIII". En F. GARCÍA GONZÁLEZ y F. CHACÓN JIMÉNEZ (Coords.), *Familias, experiencias de cambio y movilidad social en España (siglos XVI-XIX)* (pp. 49–64). Cuenca: Universidad de Castilla-La Mancha.
- PAZ SÁNCHEZ, M. de., (2017). "Islas felices. Aspectos de la esclavitud macaronésica durante el siglo XVIII". En C. NARANJO OROVIO (Ed.), *Esclavitud y diferencia racial en el Caribe hispano* (pp. 11–38). Tenerife: Doce Calles.
- PAZ SÁNCHEZ, M. de, y NARANJO OROVIO, C., (2020). *Bajo el sollado: Traslado de esclavos de Tenerife a Indias (segunda mitad del siglo XVII)*, Sevilla: Universidad de Sevilla.
- POLO y LA BORDA, A., (2017). *Cosmopolitanism, Mobility, and Royal Officials in the Making of the Spanish Empire (1580-1700)* [PhD Thesis].
- POLO y LA BORDA, A., (2023). "Sebastián Hurtado de Corcuera: Servicio y movilidad en el imperio español global". *Magallánica*, vol. 10, N°19, pp. 20-47.
- RINCONES MINDA, É., (2022). "Muslim Sequential Mobilities. Merdia ben Hazman, an 'exceptional' case in the Early Modern Spanish Mediterranean". *Journal of Iberian and Latin American Studies*, vol. 28, N°3, pp. 371–385.
- ROBERTS, R., (2019). *Ongoing Mobility Trajectories: Lived Experiences of Global Migration*, Singapore: Springer.

- ROBERTSON, S., HARRIS, A., y BALDASSAR, L., (2018). "Mobile Transitions: A Conceptual Framework for Researching a Generation on the Move". *Journal of Youth Studies*, vol. 21, N°2, pp. 203–217.
- RODRÍGUEZ GARCÍA, M. E., (2005). *Compañías privilegiadas de comercio con América y cambio político (1706-1765)*, Madrid: Banco de España.
- SABATOS, C., (2015). "The Ottoman Captivity Narrative as a Transnational Genre in Central European Literature". *Archiv Orientalní*, vol. 83, N°2, Article 2.
- SÁENZ DE SANTAMARÍA, C., (1980). "La compañía de comercio de Honduras, 1714-1717". *Revista de Indias*, N°40, pp. 129–157.
- SALZMANN, A., (2013). "Migrants in Chains: On the Enslavement of Muslims in Renaissance and Enlightenment Europe". *Religions*, vol. 4, N°3, pp. 391–411.
- SÁNCHEZ MARTÍN, J. L., (s/f). "Francisco del Castillo Fajardo y Muñoz". En *Diccionario biográfico español*, Madrid: Real Academia de la Historia.
- SANTANA PÉREZ, J. M., (2013). "Moriscos en Canarias". *Actas XII Simposio Internacional de Mudejarismo: Teruel. 14-16 de septiembre de 2011*, pp. 583–592.
- SHELLER, M., y URRY, J., (2006). "The New Mobilities Paradigm". *Environment and Planning A*, vol. 38, N°2, pp. 207-226.
- TARRUELL, C., (2015). "Circulations entre Chrétienté et Islam. Quelques réflexions à propos des « mérites y servicios » au service de la Monarchie hispanique". *Diasporas*, N° 25, pp. 45–57.
- TIMIŞOARA, O. de., (2021). *Prisoner of the Infidels: The Memoir of an Ottoman Muslim in Seventeenth-Century Europe* (G. Casale, Ed.), Berkely: University of California Press.
- VALLEN, N. (2022). "Ongoing Mobilities and the Deserving Self: The Case of Don Rodrigo de Vivero". *Journal of Iberian and Latin American Studies*, vol. 28, N°3, pp. 439–455.
- VARGA, J. J., (2007). "Ransoming Ottoman Slaves from Munich (1688)". En G. DADVID y P. FODOR (Eds.), *Ransom Slavery along the Ottoman Borders (Early Fifteenth—Early Eighteenth Centuries)* (pp. 169–181). Leiden: Brill.
- WALKER, G. J., (1979). *Spanish Politics and Imperial Trade, 1700-1789*, London: Macmillan.
- WESTERMANN, J., (2020). *The Self in Captivity: Slavery and Autobiographical Rebirth in the Memoirs of Osman Ağa (1670-1725)* [MA dissertation], Montreal: McGill University.
- ZEETINGER, L., (1966). "La Chronique de l'abbé Antoine Feller, curé de l'église paroissiale de Saint-Nicolas à Luxembourg (1674-1717)". *Hemecht. Revue d'Histoire Luxembourgeoise*, vol. 18, N°4, pp. 433–447.