



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS

COLEGIO DE HISTORIA

CON PRIVILEGIO MILITAR. REESTRUCTURACIONES
DEFENSIVAS Y GUBERNAMENTALES EN EL PUERTO DE
BUENOS AIRES, SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVII

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

Licenciado en Historia

PRESENTA:

Arturo Loyola Mayagoitia

ASESORA:

Dra. Guadalupe Pinzón Ríos.



Ciudad Universitaria, Cd. Mx, Junio 2016.



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Para Joaquín.

El pasado que nunca conocí

y ahora no puedo olvidar.

Agradecimientos

Agradezco infinitamente a mis padres, Guadalupe y Arturo, por su paciencia, cariño y apoyo constante. También a mis grandes amigos, Alan, Albert, Guillermo y Roberto, por hacer de este viaje uno ameno y lleno de camaradería. Particularmente agradezco a mis amigos lectores: R. Serrano, colega y ladrón de mar, y a Aranzazú B. por todos los altibajos y victorias que vivimos, por toda tu confianza. Por todo el valor, por todo el trabajo, les agradezco.

Este proyecto debe mucho a los consejos, comentarios, correcciones, pláticas, lecturas y relecturas de mis profesores. Gracias a las doctoras Carmen Yuste y Matilde Souto, a los doctores Ernest Sánchez y Gibrán Bautista, gracias a los diálogos que con ellos sostuve he logrado mejorar en mi formación como historiador. Pero especialmente agradezco a Guadalupe Pinzón y mis compañeros de seminario, que siempre fueron lectores atentos, críticos y con quienes el trabajo se hizo convivencia.

También quiero reconocer a la asociación Palabra de Clío y Fundación UNAM, pues gracias a su proyecto de estímulos para la titulación, que recibí en 2015, logré completar este proyecto.

Finalmente, gracias a ti, David, por ser un gran amigo, el primero en toda esta trayectoria.

	Página
Índice.	I
Introducción	1
Capítulo I. Un pie en el Virreinato, otro en el Atlántico	18
• Centros coloniales y el papel militar de Buenos Aires.	18
• La salida atlántica, entre comerciantes locales y extranjeros.	35
• La <i>Puerta Falsa</i> , entre comercios legales e irregulares.	42
Capítulo II. Contactos Imperiales. Medios de defensa y comercio.	55
• Guerra y comercio a través de los navíos de registro.	59
○ Los registros y la disolución de la audiencia de Buenos Aires.	64
▪ Registro de Juan Tomás Miluti. (1671)	68
▪ Registro de Miguel Gómez del Rivero. (1673)	78
• El fin de la <i>Unión Ibérica</i> y los pactos europeos con el imperio español.	82
Capítulo III. Respuestas regionales, proyectos defensivos y de gobierno en Buenos Aires.	102
• La mejor defensa de Buenos Aires, el diálogo por una reconfiguración regional.	106
○ Los mecanismos defensivos.	106
○ El aumento de pobladores.	114
• El mejor gobierno de Buenos Aires, la conservación de los pobladores y el comercio atlántico.	121
○ Otra audiencia.	121
○ Y otro comercio.	125
• Amenazas externas, aliados en potencia.	130
Conclusiones	140
Bibliografía	145
Anexo, mapas y cuadros.	Página
Mapa 1	25
Mapa 2	26
Mapa 3	99
Cuadro 1	63
Cuadro 2	94
Anexo 1	72

Introducción.

Mi primera aproximación al tema y espacio del Río de la Plata apenas tuvo que ver con dicha región. En buena medida, el hilo del que tiré para continuar mi investigación fue la carrera personal de uno de los individuos mencionados a lo largo del presente texto. La trayectoria comercial del capitán Juan Tomás Miluti resultó sumamente atractiva, participando en más de una empresa y en más de un lugar entre la península ibérica y las colonias americanas. Al seguir sus huellas, pude reunir los distintos elementos que llamaron mi atención como historiador en ciernes: los aspectos militares y la continua protección de los espacios americanos, al igual que el rubro económico comercial y la organización del territorio, elementos que finalmente convergieron en las costas de Buenos Aires, en donde Miluti también participó. Así, primero hemos de delimitar el espacio y tiempo que abarca este texto, donde se incluye el rol jugado por dicho sujeto. No obstante, aclaramos que el punto central de esta investigación no es la carrera del capitán referido, sino la serie de modificaciones gubernamentales y militares ocurridas en el Río de la Plata, pero que fueron instruidas a partir del viaje que él realizó hacia el puerto bonaerense.

Buenos Aires funcionó como un activo centro de contrabando a finales del XVI y durante el siglo XVII. A través de éste tuvo lugar la introducción de mercancías al interior de Sudamérica, así como el intercambio de las mismas por plata extraída de las minas del Cerro Rico de Potosí, actual Bolivia. Toda esta actividad supuso una evasión en los ingresos obtenidos por medio de la política comercial de las flotas y galeones españoles, limitada a ciertos puertos que concentraban el beneficio del nexo trasatlántico, pero también una reducción en los beneficios de la real hacienda, mismos que no se limitaba a gravámenes comerciales. Siendo la ruta del Río de la Plata una vía alternativa por dónde atajar los flujos de plata originados en

América, la importancia de la localidad recayó en su intervención en el comercio ultramarino de manera no oficial. En otras palabras, como punto separado y sin participación explícitamente estipulada dentro del monopolio -entre Sevilla y los puertos de Veracruz, Cartagena y Portobello- debía permanecer cerrado a todo trato externo.¹ Efectivamente, el tráfico del puerto contravenía el orden monárquico al facilitar el contacto con extranjeros, alterando el rígido ordenamiento del privilegio monopólico. Portugueses, holandeses, franceses e ingleses accedieron a los metales preciosos y el goteo que esto supuso permitió la importación de azúcar, textiles y esclavos, de manera que Buenos Aires se articuló como una salida aparte del circuito oficial, la vía clandestina de distintos asentamientos del virreinato hacia el exterior.²

Por ello, en más de una ocasión las autoridades españolas buscaron regular los contactos prohibidos entre la región platense y los puertos cercanos, principalmente aquellos con Brasil. Sin embargo, y esto es lo que queremos subrayar, existía un contexto militar al que Buenos Aires debía responder. Su papel dentro del sistema defensivo del conjunto virreinal era contener a los enemigos invasores y, por otra parte, funcionar como punto de desembarco para los suministros enviados por la metrópoli, pensados para sustentar la guerra de Arauco, en Chile. Lo cual resulta en un funcionamiento ambiguo, pues para cumplir su labor militar debía permanecer *abierto* y *cerrado* para fines mercantiles. Bien cabe resaltar que la organización del Río de la Plata, tanto

¹ *Recopilación de leyes de los Reynos de las Indias*, Madrid, reproducción de la edición de Julián Paredes de 1681, consultada en línea, en: Fondo Antiguo de la Universidad de Sevilla, en: <http://fondosdigitales.us.es/fondos/libros/752/14/recopilacion-de-leyes-de-los-reynos-de-las-indias/> última visita realizada el 10/01/16, un claro esbozo de la situación bonaerense se encuentra en: libro VIII, título XIV, Leyes I, II, III, VII, X, XI, XII; libro IX, título XXXXII, leyes XXX y XXXI.

² *Cfr.* Alice, P. Canabrava, *O comercio português no Rio da Plata (1580-1640)*, San Pablo, Universidad de San Pablo, 1944; del mismo interés es el escrito de: Fernand Braudel, “Du Potosí á Buenos Aires. Une route clandestine de l’Argent. Fin du XVIeme Siécle”, en: *Annales* n°IV, París, 1949.

gubernativa, jurídica, al igual que la propiamente comercial, ha sido abordada en el conjunto del virreinato peruano y, por ello, de manera general, aunque no por ello menos importante.³

Al articularse las dinámicas económicas del conjunto virreinal hacia la comercialización -apuntalada en pos del contacto exterior- el ingreso de manufacturas quedaba salvado entonces a través de dos rutas posibles, la ordinaria y aquella paralela a la peruana. Lo anterior, el surgimiento de otra ruta, fue provocado por el encarecimiento de las mercancías que descendían desde la vía regular de Perú. En consecuencia, tuvo lugar una preferencia por este otro comercio, fundamentada en tanto era una respuesta con mayor provecho para el consumo regional, logrando así el abasto necesario de los asentamientos sudamericanos.⁴ Con ello se explica, en parte, el conflicto que supuso abrir la puerta porteña al comercio, aun bajo el contexto de su prohibición. Así lo podemos ver con los comerciantes limeños, que ya anticipaban el trastocamiento de sus negocios con la continuidad de la vía del Río de la Plata, ya que contravenía su posición como centro regulador del abasto al interior.⁵

Aquellos que contemplaron el problema del contrabando platense dentro del comercio atlántico entre la monarquía católica y América, son los trabajos ya referidos de Alice Canabrava y el comentario de Braudel sobre él. En dichos trabajos queda asentada la proporción e importancia del comercio irregular, así como el papel que jugó la región de nuestro interés en el crecimiento polarizado del virreinato. Sobre este aspecto, el autor Zacarías Moutoukias, en su

³ *vid.* Silvio Zavala, *Orígenes de la colonización en el Río de la Plata*, México, El Colegio Nacional, 1977. Teodoro Hampe Martínez, *La División Gubernativa, Hacendística y Judicial en el Virreinato Del Perú (siglos XVI – XVIII)*, Revista de Indias, núm. 182-183, vol. XLVIII, Madrid, Ins. G. Fernández de Oviedo, CSIC, 1988. p. 59-85.; Eduardo, R. Saguier, *Genealogía de la tragedia argentina*, obra completa en: www.er-saguier.org, última visita realizada 31/ Dic. /2015; Félix Luna, *Historia general de la Argentina*, 10 vol., Buenos Aires, Planeta, 1995; Silvio.

⁴ Sobre la integración del llamado *espacio peruano* y las complejas relaciones económicas propias de esta región, nos remitimos al texto de: Carlos Sempat Assadourian, *El sistema de la economía colonial*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1982, particularmente p. 109-126, donde procura contextualizar y resaltar al puerto platense en dicho espacio.

⁵ *vid.* Guillermo Céspedes del Castillo, *Lima y Buenos Aires. Repercusiones económicas y políticas de la creación del Virreinato del Río de la Plata*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1947. Aunque ubica este problema para el siglo XVIII, no deja de subrayar que el proceso se remonta a la centuria anterior.

libro *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*,⁶ pone en cuestión el desenvolvimiento atribuido al puerto, pues se subrayaban los efectos provocados por la baja producción de plata en Potosí en las múltiples regiones sudamericanas. En cuanto a Buenos Aires, esto implicaba una proporcional caída del comercio y salida de metálico, noción respaldada en la *crisis* del centro metalúrgico por excelencia. No obstante, en la obra citada quedan expuestos los contactos con los vecinos de Brasil y los reinos extranjeros a inicios del XVII, y que aún a lo largo de la segunda mitad del siglo, la evidencia del movimiento naval en Buenos Aires permite contemplado como un puerto activo dentro del contexto de la Carrera de Indias para toda esta centuria. La investigación realizada por Michel Morineau con las gacetas holandesas sirvió como primer indicador de la continuidad del comercio, no así un estancamiento, entre Europa y América. Planteamiento base que Moutoukias recupera y amplía, pues subraya la persistencia de arribadas en la región rioplatense por parte de neerlandeses, además de añadir otros reinos del viejo continente como participantes más recurrentes.⁷

El contraste se coloca entonces, en que anteriormente se consideraba que el siglo XVII señalaba el inicio de un periodo de crisis *general*, o bien, de decadencia focalizada en Europa, pero incluso extendida a periferias no europeas.⁸ No obstante, la alegada ubicuidad de dicha situación llevó a una evaluación particular de lo que ocurría en las colonias americanas, denotando las singularidades y los matices respecto a la metrópoli. Con ello, la historiografía se ha dedicado a reevaluar estas décadas como un momento de profunda reestructuración para los

⁶ Zacarías Moutoukias, *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*, Buenos Aires, Centro editor de América Latina, Bibliotecas Universitarias, 1988.

⁷ Sobre la obra de Morineau, nos limitamos a las implicaciones encontradas para el caso platense por el propio Moutoukias, *Contrabando y control colonial...Op. Cit.*, pues parte de la participación holandesa quedó circunscrita en el comercio realizado fuera de la regulación hispánica y, efectivamente, con Buenos Aires como puerto de contacto; también pueden verse las consideraciones hechas por: Antonio Miguel Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla, Fundación El Monte/ Sociedad Estatal Quinto Centenario/ Diputación Provincial de Sevilla, 1993, p. 209-212.

⁸ Particularmente: I.A.A. Thompson, *Guerra y decadencia: Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*, Barcelona, Crítica, 1981.

virreinos.⁹ Si bien la *crisis general* como totalidad es rebatida, las reconfiguraciones se dieron de forma particular, siendo así el alcance *general* de ella su principal inexactitud. Por ello resaltan los estudios que, a partir del análisis de regiones específicas, han podido contrastar las observaciones de corte general al asignar una preponderancia al territorio y la región como elementos de análisis, mismos que contribuyen al estudio del comercio trasatlántico, pero también al tema de la dominación y control coloniales. Explicar la disparidad, digamos, la articulación de la “coyuntura opuesta”, nos obliga a reincidir en una de las particularidades rioplatenses igualmente investigada: el proceso que consolidó a toda la provincia como centro nodal del comercio trasatlántico, fundado a su vez en el espacio y economía locales, integrada por Tucumán, Santiago, Córdoba, Salta, Santa Fe y el propio Potosí, entre otros asentamientos que fincaron la ruta irregular. Es decir, en su consolidación como región, asociada al aprovechamiento de los mercados en la tierra adentro, o *hinterland*.¹⁰ De aquí inicia la posibilidad de enlazar el comercio local con el ultramarino, proceso que aseguró a Buenos Aires y tales asentamientos como un “eje geohistórico” que conectaba *polos* y puerto sudamericano,

⁹ Como advierte el texto de: P.J. Bakewell, “Presentación”, en: Woodrow Borah, *El siglo de la depresión en Nueva España*, México, Secretaría de Educación Pública, 1975, (SepSetentas, 221); también: Jonathan I. Israel, “México y la crisis general del siglo XVII” en: Enrique Florescano (Comp.), *Ensayos sobre el desarrollo económico de México y América Latina (1500-1975)*, México, Fondo de cultura Económica (FCE), (sección de obras de economía) 1979; a manera de síntesis que abarca al virreinato peruano: Ruggiero Romano, *Coyunturas opuestas: La crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*, México, El Colegio de México (COLMEX), 1993.

¹⁰ Lourdes de Ita, “Los puertos novohispanos, su *‘hinterland’* y su *‘foreland’*, durante el siglo XVI” en: Marco Antonio Ladavazo (coord.), *Territorio, frontera y región en la historia de América. Siglo XVI al XX*, México, Porrúa, UMSNH/IIH, 2003, p. 3-38; Carol Smith A., “Sistemas económicos regionales: modelos geográficos y problemas socioeconómicos combinados”, en: Pedro Pérez Herrero (Comp.), *Región e historia en México (1700-1850). Métodos de análisis regional*, México, Instituto Dr. José María Luis Mora, Universidad Autónoma Metropolitana, 1991, p. 37-98; asimismo, estos aspectos se abordan en la obra de: Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, vol. I, México, FCE, 1997, p. 190; Para el caso específico del virreinato peruano, repetimos: Carlos Sempat Assadourian, *El sistema...Op. Cit.* y el amplio estudio del complejo portuario rioplatense de: Fernando Jumar, *Le commerce atlantique au Rio de la Plata, 1680-1778*, Argentina, École des Hautes Études en Sciences Sociales, Universidad Nacional de la Plata, tesis de doctorado, edición electrónica, 2010; del mismo autor, donde valora la obra de Assadourian: Fernando Jumar, “El espacio colonial peruano en la historiografía sobre circulación mercantil”, en: *Historia Económica & Historia de Empresas*, volumen 17, número 2, marzo 2015, versión electrónica: <http://www.abphe.org.br/revista/index.php?journal=rabphe&page=article&op=view&path%5B%5D=295> última visita realizada el 12/01/2016.

con la metrópoli y otros espacios europeos.¹¹ La aproximación desde los estudios de caso, centrados en regiones a delimitar, nos sirve para establecer y enfocar una comparación del desarrollo colonial frente al metropolitano, valorar si lograron converger los beneficios y privilegios del imperio español en los territorios ultramarinos a través de las medidas dispuestas para ello; y según fuera el caso.

Ahora bien, como parte del marco internacional y militar que permea la segunda mitad del XVII, partimos del fin de la alianza concertada por los reinos de la península, la llamada *unión ibérica*. Una vez disuelta la relación entre las coronas portuguesa y española, el acceso de la primera a esta ruta, hasta entonces tolerado, fue vedado oficialmente. Lo cual provocó el interés lusitano de recuperar la entrada al comercio por dicha vía.¹² Asimismo, mencionamos que la afluencia naval de otros enemigos en América y, en particular, en Río de la Plata, no se detuvo sin más, principalmente a partir de una serie de tratados de paz acordados con distintos gobiernos europeos. Con estos acuerdos, las arribadas al puerto podían camuflarse bajo el pretexto de requerir reparaciones o suministros, es decir, apelando a una de las disposiciones repetidas en los distintos acuerdos que determinaba las situaciones antes mencionadas como suficientes para dar paso libre a las costas hispanas, un gesto de hospitalidad. De esta manera el comercio directo con el resto de Europa encontraba el ardid adecuado para perpetuarse aún en tales periodos de paz:

¹¹ Marcello Carmagnani, “La organización de los espacios americanos en la Monarquía Española (siglos XVI-XVIII)”, en: Óscar Mazín, y José Javier Ruíz Ibáñez (ed.), *Las Indias Occidentales. Procesos de incorporación territorial a las Monarquías Ibéricas (siglos XVI a XVIII)*, México, COLMEX, Centro de Estudios Históricos; España, Red Columnaria, 2012, redes que no se limitan al rubro económico, consideran lo político, cultural y social.

¹² Para una aproximación a los elementos jurídicos de este conflicto, prácticamente hitos jurisdiccionales: Marta Canessa Sanguinetti, “El valor del espacio platense en las fronteras de los Imperios”, en: Juan José Arteaga (coomp.), *Uruguay: defensas y comunicaciones en el periodo hispano*, Madrid, Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (biblioteca CEHOPU), 1989, p. 15-27; en cambio, para los aspectos comerciales: Hernán A. Silva, “Marginalidad rioplatense y relaciones comerciales con el Brasil en épocas de Felipe II”, en: *XIII Coloquio de Historia Canario-Americano*, Cabildo de Gran Canaria, 2000, p. 964-976; finalmente, para las condiciones económicas y militares derivadas de los conflictos rioplatenses, *vid.* Lía Quarleri, *Rebelión y guerra en las fronteras del Plata: guaraníes, jesuitas e imperios coloniales*, Buenos Aires, FCE, 2009, p. 75-81.

las llamadas *arribadas maliciosas*.¹³ Buenos Aires estaba, desde el inicio de su poblamiento, ciertamente caracterizado por la constante presencia exógena en el territorio, situación que, como analizaremos, tuvo una repercusión significativa en el parecer de la corona sobre la situación de dicha región. Las consecuencias provocadas en América adquieren un carácter distintivo al estar adecuadas a las necesidades de un gobierno distante, con consideraciones locales, pero atendido a una estancia superior de organización. Con estas circunstancias, brevemente expuestas, queremos decir que tanto americanos y europeos repararon en la ciudad como un nodo militar y económico del espacio colonial.

Lo anterior remite al despunte holandés en las décadas centrales del mismo siglo, éste sirve de trasfondo para matizar la extensión de la depresión económica europea, al igual que supone un factor a considerar para los puertos americanos inscritos en las redes comerciales neerlandesas.¹⁴ Conjunción que articula población y recursos en dirección al contacto directo con esta potencia en expansión. Siguiendo este precepto, la conformación de redes de negocios y parentesco que dieron pie al germen de una élite orientada al comercio atlántico en el Río de la Plata, también ha sido un proceso estudiado y fundamentalmente localizado en las primeras décadas del siglo XVII, durante la *unión ibérica*.¹⁵ La unión de terratenientes y comerciantes para acceder a los flujos mercantiles del Atlántico consolidó un grupo no sólo dedicado a tal

¹³ Es decir, un explícito reconocimiento de que las embarcaciones que alegaban una situación de necesidad, regularmente lo hacían para proceder a efectuar tratos irregulares una vez en tierra firme. Más adelante profundizaremos sobre estas prácticas.

¹⁴ Sobre el tema, nos remitimos a las obras de: Jonathan Israel, *The Dutch Republic. Its rise, greatness, and fall 1477-1806*, New York, Oxford University Press, 1995; Immanuel Wallerstein, *El moderno sistema mundial*, vol.2 México, Siglo XXI, 1984.

¹⁵ Macarena Perusset Vargas, “Élite y comercio en el temprano siglo XVII rioplatense” en: *Fronteras de la historia*, Colombia, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, Núm. 10, 2005; Oscar Trujillo, “Facciones, parentesco y poder: la élite de Buenos Aires y la rebelión de Portugal de 1640”, en: Bartolomé Yun Casalilla, (Dir.), *Las redes del Imperio. Élités sociales en la articulación de la Monarquía Hispánica, 1492-1714*, Madrid, Marcial Pons, 2009; del mismo autor: “Integración y conflicto en una élite fronteriza: Los portugueses en Buenos Aires a mediados del siglo XVII” en: Pedro Cardim, Mafalda Soares da Cunha e Leonor Freire Costa, (Orgs.), *Portugal na Monarquia espanhola. Dinâmicas de integração e conflito*, Lisboa, CHAM, CIDEHUS-GHES, 2013 y “Los Gobernadores de Buenos Aires a mediados del siglo XVII: mediación y conflicto en los confines de la Monarquía Hispánica”, en: *História, histórias*, Brasília, vol. 2, n.3, 2014.

actividad, sino a una gama de rubros productivos. Élite que engrosó sus filas con la regular inclusión de funcionarios reales, oidores, fiscales e incluso gobernadores. Resalta el papel ejecutado desde el inicio por los funcionarios de la corona en el comercio de contrabando, entre ellos individuos con cargos defensivos que participaron del fraude, que en principio debían evitar.

Las acciones tomadas por la corona para combatir en este escenario claramente desventajoso fueron, primero, el envío regular de navíos sueltos, también llamados navíos de registro. A cambio del permiso (una licencia emitida por el rey) para realizar un viaje a estas costas, los interesados y sus barcos funcionaron como instrumentos para resolver el abastecimiento de recursos, servicios, pertrechos militares y autoridades para los territorios soslayados por el régimen monopolista de las flotas y galeones.¹⁶

Con los envíos la corona instauró un medio directo de aprovisionamiento bélico necesario en la región rioplatense; con la gobernación de Chile incluida. En cuanto a la mira económica, estas embarcaciones quedaron igualmente inmersas en la situación de la monarquía católica que tenía escasez de manufacturas propias para su importación hacia América. La necesidad de reexportar artículos extranjeros a través de los permisos extraordinarios y embarcaciones regulares pasó a ser recurrente.¹⁷ Aunque los registros buscaron resolver el factor comercial al presentarse como alternativas de suministro (es decir, vías legales estipuladas por la corona misma) el monopolio no tuvo mayor opción que coexistir con la creciente participación europea,

¹⁶ Para el orden jurídico de estas embarcaciones *vid.* José de Veitia Linaje, *Norte de la contratación de las Indias Occidentales*, Buenos Aires, Comisión argentina de fomento interamericano, 1945, libro I, cap. XIV, n°12; L. II, cap. XIII, n°10

¹⁷ Antonio Miguel Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla, Fundación El Monte/ Sociedad Estatal Quinto Centenario/ Diputación Provincial de Sevilla, 1993, particularmente los cap. V y VI; también: José María Oliva Melgar, “La metrópoli sin territorio”, en: Martínez Shaw y José María Oliva Melgar (eds.), *El sistema atlántico español*, Madrid, Marcial Pons, Ediciones de Historia, 2005, p. 31 y sig., también están las consideraciones de Lutgardo García Fuentes, “En torno a la reactivación del comercio indiano en tiempos de Carlos II”, en: *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, N° XXXVI, 1979, p. 251-286.

directa o indirectamente, en la Carrera de Indias. Esto es: el imperio español con un frente tanto militar como económico, mismo que los registros por sí solos no podían cubrir. Los métodos españoles para retomar el protagonismo en el plano internacional del comercio con Indias se hicieron más flexibles, ante lo ilícito pero necesario, que era contravenir el supuesto de un sistema monopolizado.¹⁸

El segundo elemento seleccionado junto a los navíos sueltos para contrarrestar la pujanza extranjera, fue la primera audiencia de Buenos Aires, decretada en 1661. El puerto atlántico complementó sus funciones con dicha instancia máxima dedicada a solucionar los litigios civiles y criminales. Sus integrantes, particularmente los oidores, tuvieron injerencia en la inspección de las naves que llegaran a sus costas.¹⁹ En otras palabras, en sus manos se buscó depositar la labor de registro y vigilancia de lo embarcado y desembarcado, siendo entonces los primeros comisionados en salvaguardar la observancia de los *bandos*, a saber: mandatos reales con una pena estipulada. De no respetarse éstos, cabe aclarar, se incurría en lo entonces denominado en una obra del periodo como contra-bando.²⁰ Los objetivos del tribunal quedaron inscritos en la protección contra las *arribadas maliciosas* u otro contacto sin licencia, los fraudes cotidianos, así como proveer un servicio de importancia para los territorios cercanos, que ahora no tendrían que acudir a las lejanas instancias del Alto Perú. Sin embargo, la audiencia no tardó en demostrar su faceta igualmente fraudulenta,²¹ ya que más de uno de sus miembros incurrieron en

¹⁸ *Ibid.*

¹⁹ *Recopilación de leyes de los Reynos de las Indias, Op. Cit.*, Libro II, título XV, ley XIII; asimismo: Hempe Martínez, *La división gubernativa, hacendística y judicial en el Virreinato del Perú (siglo XVI-XVIII)*, Madrid, Revista de Indias, núm. 182-183, vol. XLVIII, Ins. G. Fernández de Oviedo, CSIC, 1988, p. 59-85.

²⁰ Pedro González de Salcedo, *Tratado jurídico-político del Contrabando*, Madrid, imprenta de Diego Díaz de Carrera, 1654, Cap. I, Folio 1, verso.

²¹ Zacarías Moutoukias, “Burocracia, contrabando y auto-transformación de las élites, Buenos Aires en el siglo XVII”, en: *Anuario del IEHS* (Instituto de estudios histórico sociales), n° III, Tandil, 1988; y más recientemente en: Pablo Yankelevich (coord.), *Historia mínima de Argentina*, México, COLMEX, 2014; para un estudio particular sobre las redes y nexos comerciales *vid.* Martín L. E. Wasserman, *Círculos sociales, contextos normativos y crédito. Buenos Aires Siglo XVII*, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, Historia Económica de América Latina, año

irregularidades posibilitadas por su posición, vinculando así los intereses locales con las contrapartes extranjeras al facilitar la apertura de la puerta y, con ello, la salida de metálico.²²

Ante la clara ineficiencia, tanto de los registros como de la audiencia, la corona estableció una serie de proyectos destinados a reformular la relación con la gobernación platense. En primer lugar, la participación de los registros siguió siendo estable. Para observar tal proceso, en esta tesis retomamos las licencias y cartas acordadas entre los capitanes de las embarcaciones y el Consejo de Indias para obtener los permisos necesarios, dos registros en particular. No obstante, captan nuestra atención los motivos que llevaron a la disolución de la audiencia platense en 1673. Con el fin de lograr lo anterior, partimos esencialmente de cédulas reales que mandó la corona española a bordo del registro de Juan Tomás Miluti para desintegrar dicha entidad judicial y, asimismo, las cédulas y cartas que marcaron el procedimiento e instrumentos dedicados a continuar la defensa una vez disuelta ésta y que fueron trasladados en el segundo registro de Miguel Gómez del Rivero.²³ Dicho conjunto de *remedios* es el eje del presente texto, resaltando la activa participación de la corona en este proceso. Cabe precisar que nuestro interés radica en los planes defensivos para sustituir la audiencia, no la institución en sí misma. Si bien las disposiciones planteadas para reemplazar a la Audiencia responden a la activa participación

20, núm. 1, enero-abril, 2013, p.35-77; Pietschman, “Burocracia y corrupción en Hispanoamérica colonial. Una aproximación tentativa”, NOVA AMERICA, n°5, Torino, 1985.

²² Sobre el papel de los funcionarios y las audiencias en las irregularidades, particularmente el contrabando: Pietschman, “Burocracia y corrupción en Hispanoamérica colonial”, *Op. Cit.*; Mark Burkholder y S. Chandler, *De la impotencia a la autoridad. La Corona Española y las Audiencias en América 1687-1808*, México, FCE, 1984, p. 29-39; Igualmente, sobre la compenetración entre corrupción y contrabando: Zacarías Moutoukias, “Contrabando y sector externo en Hispanoamérica colonial”, en: Carmagnani, Marcello, Hernández, C., Alicia y Romano, Ruggiero, (coord.) *Para una historia de América vol. II, Los nudos*, México, FCE, COLMEX, fideicomiso historia de las Américas, 1999, p. 172-197.

²³ Las fuentes referidas están resguardadas en el Archivo General de Indias (AGI), España, bajo la signatura de: BUENOS_AIRES, número 3, el libro octavo y parte del noveno, asimismo, en estos tomos se resguarda la correspondencia entre la corona (algunas firmadas por la reina Mariana de Austria) y los gobernadores bonaerenses, miembros del consejo de Indias, así como con el Consulado de Comerciantes de Sevilla. Por otra parte, el Archivo Histórico Nacional (AHN) bajo la signatura *Diversos Colecciones*, resguarda un documento escrito por uno de los gobernadores en respuesta a los cambios administrativos pensados para Buenos Aires, documento que revisaremos con atención en esta tesis.

de los oidores, fiscales y presidente en el ingreso ilegal de mercancías, a un aspecto comercial-económico, también reflejan el inicio de un cambio destinado no sólo a intentar frenar los tratos directos con extranjeros, sino a robustecer los atributos militares del territorio para contrarrestar, pero sobre todo vigilar, el avance exógeno a través del Río de la Plata.

Nuestra hipótesis surge de reflexionar que la participación e interés de la corona española en la organización de esta región, a través de las instrucciones formuladas a partir de la clara ruptura del monopolio, no pueden considerarse como una estrategia pensada exclusivamente en términos económicos. La fuerza y constancia de esta vía de aprovisionamiento se debe a una reacción ante el riesgo de perder el territorio, amenaza que repercutía en la afluencia y premura de los medios dispuestos para asegurar una conservación firme del asentamiento. Entonces, partir del aspecto militar llama a reconsiderar los motivos y justificaciones del trato otorgado a Buenos Aires en el rubro comercial, dilucidando así la magnitud de la relación que existe entre la política económica y la defensiva en un nivel tanto regional como imperial.

Explicaremos que las modificaciones militares y organizativas en la región del Río de la Plata en el último tercio del XVII, el retorno a gubernatura sin audiencia junto con los proyectos bélicos adjuntos a esta alteración, sí responden al problema de los vínculos regionales entre las provincias de la Plata con el resto del virreinato, y al contacto atlántico que por esta vereda tal integración permitió. Pero también y en segundo lugar, reaccionan a una particular geopolítica del imperio español, a un contexto militar que altera las condiciones más eficientes de gobierno en el puerto platense, pues allí la pujanza extranjera se sobrepone al sistema del “monopolio”, siendo precisamente los distintos centros europeos con quienes se efectuaba el comercio interlope. Ambos aspectos, los nexos regionales y el escenario internacional que debilitaban el pretendido exclusivismo, condicionan el estado de excepcionalidad que es admitido en Buenos

Aires y de allí la necesidad de considerarlos en conjunto. En este sentido, los objetivos pensados para los navíos de registro y los proyectos que reemplazaron a la audiencia, nos permiten evidenciar la organización territorial pensada por el poder central, pero no sólo ajustada a consideraciones propias (queremos decir: centrales) o siempre uniformes. La estrategia de la regularidad del contacto directo, aunque rompe el monopolio, apunta a otro proyecto imperial: robustecer el aparato bélico, vigilante y defensor de las costas, aún cuando sostener el privilegio local anunciaba una contradicción evidente para la política del monopolio español.

Efectivamente, el factor militar es el principal eje que guía nuestra exposición; no puede omitirse al plantear la organización del puerto del Río de la Plata, pero esta consideración no es del todo nueva. A partir del estudio de los asentamientos, la población y el personal disponible, al igual que los vínculos interregionales y el contexto internacional, se ha ponderado la importancia de las políticas defensivas para el desarrollo de territorios con salida al Pacífico, tanto en las costas novohispanas, como sudamericanas.²⁴ Entre las últimas, el papel de Buenos Aires comienza a ser más recurrente, pues abarcan el conjunto de la “frontera sur”, tomando como punto de partida Chile, pero conjugando al puerto con más centros en los límites del territorio austral (Córdoba y Mendoza en particular) que auxiliaron a sostener el aparato militar fronterizo.²⁵ El trabajo sobre este centro marginal ha facilitado la comprensión del proceso que conformó la vanguardia sudamericana, la frontera contra los indígenas autóctonos y contra las

²⁴ En el siglo XVIII: Guadalupe Pinzón Ríos, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur: Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas 1713-1789*, México, UNAM, IIH, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2011; un ejemplo de articulación territorial y comercial, pero sin considerar del todo el factor militar: Mariano Ardash Bonialian, *El Pacífico hispanoamericano, política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784)*, México, COLMEX, Colegio internacional de Graduados Entre Espacios, 2012, 490p; Margarita Gascón, *The Southern frontier of the Spanish empire 1598-1740*, Canadá Ottawa, University of Ottawa, 1996.

²⁵ Margarita Gascón, “La Frontera en Arauco en el siglo XVII: recursos, población, conocimiento y política imperial”, en: *Fronteras de la Historia*, Colombia, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, n°8, 2003, p. 153-182; también: “La defensa del sur del Virreinato del Perú en el siglo XVII: la estrategia imperial y la agencia de la naturaleza”, en: *Revista TEFROS* (taller de etnohistoria de la frontera sur), Córdoba, Universidad Nacional de Río Cuarto, vol. 6, n°1, Invierno, 2008.

ofensas atlántico-marítimas, amenazas que atizaron la consolidación de una organización más amplia y cimentada en nexos defensivos entre las zonas afectadas; como ocurre con Paraguay y la atención decantada en las misiones jesuitas, a sus claros aspectos evangelizadores, así como al creciente papel bélico de la población guaraní en oposición al avance lusitano desde Brasil.²⁶ Es desde el epicentro de Chile donde comienza a estructurarse los límites australes del imperio español, siguiendo a la autora Margarita Gascón, el enfrentamiento abierto en esta región funcionó para relacionar más dinámicas de los asentamientos sudamericanos bajo un mismo objetivo defensivo y finalmente su consolidación como espacio de frontera.²⁷

Pero regresando al protagonismo de Buenos Aires y al autor Zacarías Moutoukias, en las obras citadas la faceta marcial del comercio también es retomada y lo hace a partir de los siguientes puntos: evalúa cómo funcionaron los barcos con licencia o registros, con funciones militares, pero que también eran empresas comerciales; luego, considera la participación de gobernadores y sargentos en el suministro básico de la tropa, los contactos y redes establecidas para facilitar el fraude; finalmente, vincula los medios fiscales aplicados para sostener una guarnición permanente y en crecimiento, el llamado *situado*, traslados estatales (desde Lima y la Real Hacienda de Potosí) orientados a costear la defensa de las regiones con necesidades militares o en abierta amenaza, como Chile, Panamá o Buenos Aires en el virreinato peruano.²⁸

Todo lo cual es considerado en los capítulos siguientes. Sin embargo, en buena medida queremos

²⁶ Lía Quarleri, *Rebelión y guerra en las fronteras del Plata... Op. Cit.*; Marta Canessa Sanguinetti, “El valor del espacio platense en las fronteras de los Imperios”, *Op. Cit.*

²⁷ En cuanto al aspecto de las fronteras, recuperamos el texto de: Karl Schlögel, *En el espacio leemos el tiempo, sobre historia de la civilización y geopolítica*, José Luis Arántegui (trad.), Madrid, Siruela, 2007, el ensayo titulado: “De fronteras, *Razorlike* y otras cosas”, particularmente p. 142-147.

²⁸ Para el caso de este rubro fiscal: Carlos Marichal y Johanna Grafenstein (coords.), *El secreto del imperio español: Los situados coloniales en el siglo XVIII*, México, COLMEX, Centro de Estudios Históricos, Instituto Dr. José María Luis Mora, 2012; Juan Marchena, “La financiación militar en Indias: introducción a su estudio”, en: *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, CSIC, EEHA, T. XXXVI, 1979, p. 81-110. Bárbara y Stanley Stein, *Plata, Comercio y Guerra: España y América en la formación de la Europa moderna*, (traducción de Natalia Mora), Barcelona, Crítica, 2002

extender el análisis del aparato militar ya esbozado por este autor, mover el tema tangencial al centro de atención. Su análisis considera pero no profundiza la magnitud del cambio ocurrido a partir de la desarticulación de la audiencia porteña. Así como tampoco remite a los proyectos y objetivos formulados para asegurar la defensa más adecuada al reemplazar la institución, ya que el acento lo coloca repetidamente en el entramado comercial y mercante, que claramente se vincula con la faceta militar de la gobernación rioplatense. Esto se explica por ser su aproximación un panorama general y amplio del flujo de embarcaciones, no así un examen detenido de cada uno de los casos evidenciados y las situaciones específicas a las que respondieron en su momento; en esta tesis en cambio, recalcamos la dimensión defensiva y un sólo proceso en particular, que queda inmerso en el conjunto de aspectos ya abordados por este autor.

El estudio sobre el funcionamiento regional del puerto rioplatense, dentro de la economía imperial y sus vínculos con el resto de espacios americanos y europeos, no ha agotado la cuestión del desarrollo portuario dentro de la monarquía hispánica, advertencia hecha por el mismo autor, debido entonces a la carencia de estudios dedicados a la segunda mitad del siglo XVII que enfaticen las continuidades con los años subsecuentes. Esto se debe a que la mirada sobre el desarrollo económico y comercial del puerto se ha advocated al siglo XVIII, como puede verse en el interés prestado a la profusión de proyectos de compañías de comercio entre la península y las provincias australes de Sudamérica. Autorizadas por la corona, estas empresas mercantiles también estuvieron pensadas para solventar las circunstancias bélicas del puerto, así como proporcionar el abasto de mercancías requerido. Es decir, se perfilaron como una alternativa similar a la audiencia o los registros -propios del siglo anterior- para dar solución

definitiva (ahora sí) a la cuestión de la “puerta falsa” -que remite a la salida ilegal de metálico.²⁹ Asimismo, el comercio platense ha sido complementado con el estudio de la apertura de la corona española al comercio extranjero, a partir de la creciente participación de éstos en los tratos trasatlánticos por vía de Cádiz.³⁰ El vínculo entre el nuevo centro gaditano y el Río de la Plata ya ha sido subrayado, lo cual permite sopesar la compenetración entre los efectos navales, militares y comerciales, que trajo la modificación del puerto que regulaba la participación en la Carrera de Indias, reforzando paulatinamente al centro gaditano sobre el sevillano, hasta su definitiva sustitución en 1717.³¹

En cuanto al presente texto, en el primer capítulo explicaremos la posición del puerto *entre* metrópoli y provincias en las primeras décadas del XVII, así como la serie de condiciones que facilitaron a Buenos Aires su ingreso a las redes de intercambio local y atlántico. Esto incluye su situación fronteriza tanto al interior con los pueblos autóctonos, como hacia el mar con el resto de embarcaciones extranjeras listas a desembarcar sin autorización. Asimismo, consideramos la articulación del grupo de poder dedicado a perpetuar y defender la vigencia de las prácticas extraordinarias e ilegales, la llamada élite porteña. Después, en el segundo capítulo exponemos las alteraciones en el panorama internacional que se vincularon con un reacomodo de Buenos Aires en la perspectiva militar de la metrópoli, desde la segunda mitad de la centuria. Ello a partir del estudio de los navíos de registro que tuvieron la labor de trasladar y colaborar al

²⁹ José María Mariluz Urquijo, *Bilbao y Buenos Aires: Proyectos dieciochescos de compañías de comercio*, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, 1981; *vid.* Juan Agustín Morfi, *Diálogos económicos en la España Ilustrada*, traducción, estudio preliminar y notas de Mariano Ardash Bonialian, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, 2003.

³⁰ María Guadalupe Carrasco González, *Los instrumentos del comercio colonial en el Cádiz del siglo XVII, 1650-1700*, Madrid, Banco de España, Servicio de Estudios, 1996; de la misma autora: *Comerciantes y casas de negocios en Cádiz (1650-1700)*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1997; asimismo: María Jesús Arazola Corvera, *Hombres, Barcos y Comercio de la Ruta Cádiz-Buenos Aires, 1737-1757*, España, Sevilla, Diputación de Sevilla, 1998.

³¹ Antonio García Baquero González, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778): el comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, 2 vol., Sevilla, Escuela de Estudio Hispano-Americanos, Excelentísima diputación provincial de Cádiz, 1976; Ivan Valdés Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos (xvi-xviii))*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, 2011, p. 96-104.

servicio defensivo de la monarquía católica en estas fechas. Nuestro interés reposa en el momento en que la audiencia referida fue suspendida, específicamente en qué consistió el proyecto designado para reemplazarla, por qué y cómo tuvo lugar; proceso exployado durante el segundo y a lo largo del último capítulo. Este último ahonda en los elementos considerados, ya no sólo por la corona, sino por los gobernadores del puerto que externaron su opinión en cuanto a la defensa y comercio del Río de la Plata. Entonces, el interés por la región y su gobierno, podrá esclarecerse en la medida que analicemos los medios que prescribieron el lazo militar y comercial con sus múltiples vecinos. La presente investigación analiza este lapso en específico, lo ocurrido con la estrategia defensiva del territorio y su población, las prácticas ilegales en menor medida, así como las iniciativas ajustadas por el poder central y la gobernación para resolver la cuestión.

El conflicto por el control de la ruta alternativa del Río de la Plata perduró por muchos años más. El problema adquiere una nueva dimensión con la fundación de Colonia de Sacramento en 1680, en la costa opuesta de Buenos Aires, actual Uruguay. Como resultado del avance lusitano, las prácticas contrabandistas fueron facilitadas en dicho lugar, no sólo dando salida a la plata potosina, sino interceptando la ya regular participación del puerto rioplatense en tal actividad. En otras palabras, el asentamiento de Colonia de Sacramento funcionó como *otra* vía alterna, otra opción, así como lo fue Buenos Aires, para sostener el contacto ultramarino.³² El cambio en las relaciones militares y mercantiles dentro de Sudamérica fue notorio, provocando nuevamente una reacción de la corona. Podemos anticipar que el inconveniente de la puerta falsa

³² Sobre la importancia de la Colonia para el siglo XVII y XVIII, *vid.* Fabricio Prado, *Colônia do Sacramento. O extremo sul da America Portuguesa no século XVIII*, Porto Alegre, Prefeitura de Porto Alegre, Secretaria Municipal da cultura, 2002; Fernando Jumar, “Colonia de Sacramento y el complejo portuario rioplatense 1716-1778”, en: Silva H. (dir.), *Los caminos del Mercosur. Historia económica regional. Etapa colonial*, México, Instituto Panamericano de Geografía e Historia, 2004.

no encontró solución próxima, pero la inclusión de este factor reformula la situación en su totalidad y, por lo tanto, marca el punto culminante de nuestro análisis.

Capítulo I. Un pie en el Virreinato, otro en el Atlántico.

El presente capítulo sirve para presentar los aspectos que consideramos más relevantes respecto al posicionamiento de Buenos Aires en el interior del virreinato peruano. Por una parte, su ordenamiento territorial respecto a tres centros principales, Lima, Potosí y Chile. Esto para resaltar los vínculos administrativos, comerciales y defensivos entre las regiones mencionadas. Después buscamos ahondar en la consolidación de la actividad contrabandista, perpetuada por la población del puerto rioplatense, para así valorar las principales justificaciones, comerciales y defensivas, que marcaron el desarrollo de Buenos Aires desde su segunda fundación a finales del XVI y por el resto del siglo XVII. El objetivo es presentar la situación en que se encontraba la región, para así contextualizar las acciones que serían tomadas en la segunda mitad del siglo por parte del imperio español.

Centros coloniales y el papel militar de Buenos Aires.

Los actuales territorios de Perú, Chile, Argentina, Bolivia y Paraguay permanecieron vinculados administrativamente, durante el siglo XVI, XVII y parte del XVIII, a la capital del entonces virreinato del Perú: Lima. Conforme los nuevos y diversos territorios al sur del continente fuesen explorados y conquistados, nuevos asentamientos iban teniendo lugar, pero aún eran parte de Perú. Cada uno con particularidades específicas, las cuales, sumadas al vínculo sostenido con Lima -que a su vez los asociaba con la monarquía hispánica- dieron lugar a dinámicas diferenciadas entre una y todas las regiones comprendidas bajo la jurisdicción del virreinato. Es preciso atribuir un carácter específico a cada territorio, ya que su estamento jurídico, político, posición geográfica y las relaciones formadas con otros puntos de la localidad, resultaron en relaciones igualmente diferenciadas entre metrópoli y provincias. Cada territorio quedó adscrito a esta capital desde la cual la

metrópoli española intermediaba un ordenamiento económico, político, organizativo y defensivo que estuviese dedicado a la conveniencia del imperio. Estos mismos vínculos comerciales y militares nos permiten explicar el proceso que permitió la apertura de Buenos Aires hacia el Atlántico. Es decir, la posibilidad por parte de la población del puerto de captar una cantidad de plata originada en el interior, que después la dedicaban al comercio de productos originarios de Brasil, Angola o Guinea. Esta dinámica era irregular pues rompía con el funcionamiento formal del monopolio metropolitano, ya que un puerto sin salida permitida sostenía contactos con el exterior, es decir, funcionaba por fuera del pretendido exclusivismo.¹

Como respuesta a esta cuestión excepcional, el poder central dispuso una serie de medidas que pretendieron ordenar y delimitar la forma en que dicha situación tuvo cabida en el entramado del imperio español. En otras palabras, buscó cómo hacer de lo disfuncional parte íntegra del aparato regular y oficial. No obstante, aunque fueron muchas las iniciativas nunca se alcanzó una solución definitiva, pues los problemas que pretendieron subsanar continuaron aún después de su intervención. La cuestión surge, entonces, cuando el interés y desarrollo local entran en conflicto directo con aquél de escala imperial o incluso el virreinal. Por tal motivo nos limitamos al puerto platense, que en más de una ocasión perjudicó la política comercial peninsular -por su parte conjugada a la participación de la capital peruana. Con esto en mente, en este apartado explicaremos el papel de Buenos Aires dentro del virreinato de Perú, los lazos conformados con Lima, Potosí y Chile principalmente. Queremos decir: la organización de estos *polos* de

¹ *Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias*, Madrid, reproducción de la edición de Julián Paredes de 1681, consultada en línea en el Fondo Antiguo de la Universidad de Sevilla, en: <http://fondosdigitales.us.es/fondos/libros/752/14/recopilacion-de-leyes-de-los-reynos-de-las-indias/> última visita realizada el 10/01/2016, Libro VIII, título XIV, leyes I, II, III, VII, X, XI, XII; Libro IX, tít. XXXXII, leyes XXX y XXXI.

crecimiento, la forma en que quedaron articulados bajo el mismo esquema territorial, económico y defensivo.²

En el caso peruano, el proceso de organización político-territorial cobró ímpetu a partir del reinado de Felipe II, particularmente con las reestructuraciones planteadas en la *Junta Magna* de 1568 y reforzadas por el virrey Francisco Álvarez de Toledo en el último tercio del siglo XVI.³ El poder central buscó sistematizar sus esfuerzos a través de las cabeceras administrativas de cada virreinato para intermediar sus intereses monopólicos, sosteniendo un control de las provincias y sus recursos. A partir de una premisa mercantilista basada en la acumulación directa de metales (plata y oro) -traducida en riqueza- la articulación del territorio giró en torno al descubrimiento de las minas de plata en 1545 del Cerro Rico de Potosí. La corona procuró reforzar el monopolio de la explotación argentífera y concentrar el flujo de plata por las vías legales y directas hacia Sevilla, el puerto privilegiado de regreso en la metrópoli. De esta manera, la monarquía católica concentraba el lazo directo entre ella y las minas americanas como fuente inigualable de riqueza. La conexión comercial entre las colonias y la metrópoli se consolidó como la denominada *Carrera de Indias*, reglamentada por las instituciones de la Casa de Contratación de Sevilla y años después incluyó al Consulado de Comerciantes de la ciudad.⁴ Para efectuar el traslado de las mercancías quedó establecido el régimen de flotas y

² En cuanto a la organización territorial e institucional *Vid.* Pedro Pérez Herrero, *La América Colonial, 1492-1763: política y sociedad*, Madrid, Síntesis (col. Historia de España, 3er Milenio Vol. 18), 2000, cap. 5; Carol A. Smith, —“Sistemas económicos regionales: modelos geográficos y problemas socioeconómicos combinados” y de Eric Van Young, —“Haciendo historia regional: consideraciones metodológicas y teóricas”, ambos en: Pedro Pérez Herrero, (coomp.), *Región e historia en México (1700-1850). Métodos de análisis regional*, México, Instituto Dr. Mora, Universidad Autónoma Metropolitana, 1991, p. 37-98 y 99-110.

³ Manfredi Merluzzi, —“Los Andes: La constitución del Perú Virreinal”, en: *Las Indias Occidentales. Procesos de incorporación territorial a las Monarquías Ibéricas (Siglos XVI a XVIII)*, México, D.F., El Colegio de México (COLMEX), Centro de Estudios Históricos; España, Red Columnaria, 2012, p. 256-259.

⁴ Sobre la Carrera de Indias ver: Clarence H., Haring, *Comercio y navegación entre España y las Indias: En la época de los Habsburgos*, México, FCE, 1939, 460 pp.; Antonio García Baquero González, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778): (el comercio colonial español bajo el monopolio gaditano)*, 2 vol. Sevilla, Escuela de

galeones, es decir, convoyes peninsulares dedicados exclusivamente al contacto con los virreinos americanos de Nueva España y Perú. Con ello, otro aspecto entraba en consideración al tratar la navegación trasatlántica, a saber, el problema de su resguardo y defensa, razón por la cual los contactos debían ocurrir bajo estricta escolta durante el viaje, al igual que limitarse al trato exclusivo con los puertos designados para asegurar el monopolio: los puertos *únicos* de Veracruz y Portobelo. Si bien estos puntos resultaban ser las costas que podían recibir abierta y legalmente las embarcaciones españolas, la realidad podía ser totalmente contraria, pues existió más de una excepción a la regla. Como podemos imaginar Buenos Aires quedaba fuera del sistema, ya que en principio no estaba considerado dentro del entramado de nexos mercantiles atlánticos permitidos. No obstante, las necesidades militares y defensivas, igualmente importantes para la monarquía, llegaron a alterar estos supuestos.

Portobelo funcionaba como el nodo que abría el contacto de Perú hacia Sevilla, en las ferias del puerto tuvieron lugar las transacciones comerciales que intercambiaban la plata originaria de Potosí por las mercancías metropolitanas, era, efectivamente, el único puerto de salida y contacto regulado en el virreinato peruano. Desde este lugar, el trayecto era efectuado por tierra hasta Panamá y por vía marítima hacia y desde el puerto de El Callao, la salida en el Pacífico de la capital limeña. Estas costas y el viaje a completar fueron defendidos y vigilados por la armada del Mar del Sur, destinada a asegurar, finalmente, que los envíos potosinos llegasen hasta Sevilla por la vía atlántica, es decir,

Estudios Hispano-Americanos, Excelentísima diputación provincial de Cádiz, 1976; Fernando de Bordejé y Morenos, *Tráfico de Indias y política oceánica*, Madrid, Mapfre, 1992, 321 pp.; Antonio Miguel Bernal, , *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Fundación El Monte / Sociedad Estatal Quinto Centenario / Diputación Provincial de Sevilla, Sevilla, 1993, 763 pp.

reprodujo el mismo sistema de escoltas.⁵ Lima fungió como el primordial centro que aseguraba la conexión y administración del territorio en torno al exclusivismo comercial y el envío regular de remesas de metálico. Por lo tanto, aquél vínculo forjado entre la capital y Potosí fue de suma importancia, coordinando la explotación, transporte y fiscalización de la plata americana. Así, el proceso de articulación entre las capitales virreinales y una serie de puntos regionales que le eran propios: Portobelo, Callao, Arica, Huancavelica, Puno, hasta llegar a Potosí, fue consolidando el eje geohistórico Portobelo-Lima-Potosí del virreinato peruano. Por medio de éste las distintas partes de la monarquía quedaron asociadas entre sí y encaminadas en una misma dirección.⁶

Las poblaciones cercanas a Potosí comenzaron a funcionar como centros de aprovisionamiento para el enclave, mismo que pasó a articular el espacio en torno a la producción metalúrgica. La importancia del Cerro Rico se tradujo en un crecimiento demográfico dispuesto a maximizar la extracción de metales preciosos con mano de obra indígena -después esclava- que a su vez se traducían en más bocas por alimentar. Dedicadas a ofertar productos de primera necesidad, el resto de las poblaciones lograban satisfacer la demanda de alimentos de un mercado en crecimiento constante, posibilitando incluso mayor especialización con esta división del trabajo.⁷ La región rápidamente sobrepasó sus

⁵ Sobre esta armada: Pablo Emilio Pérez-Mallaína y Bibiano Torres Ramírez, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1987, 363pp.; O'Donnell, Hugo, *España en el descubrimiento, conquista y defensa del Mar del Sur*, Mapfre, Madrid, 1992; también, pero de manera general: Caballero Juárez, José Antonio, *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, Siglos XVI y XVII*, México, UNAM, IJ, 1997 y Calderón Quijano, José Antonio, *Las defensas indianas en la Recopilación de 1680: precedentes y regulación legal*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones científicas, Escuela de Estudios Hispano-americanos, 1984.

⁶ Marcello Carmagnani, —La organización de los espacios americanos en la Monarquía Española (siglos XVI-XVIII)— en: *Las Indias Occidentales... Op. Cit.*, p 346

⁷ Sobre la organización del virreinato peruano en específico *vid.* Carlos Sempat Assadourian, *El sistema de la economía colonial*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1982. P. J Bakewell, *Silver and entrepreneurship in seventeenth-century Potosi: The life and times of Antonio López de Quiroga*, Albuquerque, University of New Mexico, 1988; También, para una aproximación teórica sobre la organización del espacio colonial: Pérez Herrero, Pedro (comp.), *Región e historia en México (1700-1850). Métodos de análisis regional*, México,

limitaciones territoriales y no tardó en continuar la labor de exploración y conquista hacia el sur de Perú. El crecimiento empezaba a desbordarse, o bien, arrastraba al resto de poblaciones que miraban hacia estos centros. En este sentido, los asentamientos de Santiago del Estero (1553), Tucumán (1567), Córdoba y Santa Fe (en 1573) y finalmente Jujuy (1593), reflejan el avance de las localidades de este virreinato por medio de la progresiva fundación de ciudades.⁸ El expansionismo heredero de la reconquista seguía vigente. La población platense existía ya desde 1536, pero fue despoblada en 1541 por falta de bastimentos y voluntarios dispuestos a adentrarse en la tierra. Juan de Matienzo -oidor de la Audiencia de Charcas en el Alto Perú- hizo hincapié en la necesidad de establecer una salida atlántica en los extremos australes del imperio que seguían dilatándose. Desde su primera fundación no cesaron los intentos por reafirmar como propio el enclave fértil y con gran cantidad de ganado.

El principal motivo del proyecto de expansión hacia la región rioplatense contemplaba las comunicaciones directas con la capital española, “abrir las puertas de la tierra” según el mismo fundador de la ciudad, Juan de Garay. Esto también nos remite a la apertura de contactos comerciales al interior, pues los frutos de la tierra por fin encontraban salida hacia el Atlántico. Sin embargo, aún no quedaba estipulado bajo qué condiciones un puerto sin participación determinada en el monopolio podía ejecutar esto.⁹ El Río de la Plata tuvo un puerto formal para 1580, el restablecimiento de Buenos Aires por Juan de

Instituto Dr. Mora, Universidad Autónoma Metropolitana, 1991, 263 pp.; sobre Buenos Aires en especial: Fernando Jumar, *Le commerce atlantique au Río de la Plata, 1680-1778*, tesis de doctorado: École des Hautes Études en Sciences Sociales, edición electrónica, Argentina, Universidad Nacional de la Plata, 2010, 885 pp.

⁸ *vid.* Marcello Carmagnani, —La organización de los espacios...”*Op. Cit.*, p. 339; también: Zacarías Moutoukias, *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*. Buenos Aires, Centro editor de América Latina, Bibliotecas universitarias, 1988, pp.48-57

⁹ José María Mariluz Urquijo, *Bilbao y Buenos Aires. Proyectos dieciochescos de compañías de comercio*, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, 1981, p.13-14. Sobre el “puerto” de Buenos Aires profundizaremos más adelante.

Garay respondió a los constantes intentos fundacionales, españoles y americanos, efectuados desde Paraguay y Sevilla.¹⁰ El eje se extendía, ahora, hasta las costas del Mar del Sur en la gobernación de Chile y, por otra parte, a la gobernación de Paraguay -que incluía al Río de la Plata. Una flagrante y nueva puerta atlántica.

En los mapas expuestos podemos observar el territorio abarcado por el virreinato, al igual que una división aproximada de las entidades que lo conformaban. Aproximada porque la diferenciación entre las distintas entidades no estaba del todo definida y no siempre se reflejaba (con precisión) en las representaciones cartográficas de la zona. Lo cual puede observarse al comparar los mapas siguientes, pues el primero de 2014 dibuja con claridad los límites territoriales por una comodidad explicativa.¹¹ Mientras que en el segundo, la “carta geográfica de las provincias del Río de la Plata, Tucumán y Paraguay”, aunque tardía (queremos decir para la temporalidad manejada en este texto), de 1685, permite aproximarnos al espacio peruano por medio de los nombres de los distintos asentamientos localizados en el territorio, como Perú, Chile, Tucumán, Córdoba, Paraguay, Brasil, Buenos Aires y Río de la Plata. No obstante, también cabe resaltar la total ausencia de una línea (por demás imaginaria) que defina con precisión el límite austral, en Chile, en ambos casos. Allí, en el segundo mapa, la frontera del imperio está totalmente desdibujada, salvo por la somera mención de “Indios Pampas” apenas por debajo del nombre de Buenos Aires. En cambio resalta -y por mucho- la “línea de la Demarcación” que separa los escudos de armas de ambos reinos (en el primer mapa el equivalente es la línea de

¹⁰ Félix Luna, *Historia integral de la Argentina*, Buenos Aires, Planeta, 1995, V. I, p.238 y 359-362. Zavala, Silvio, *Orígenes de la colonización en el Río de la Plata*, México, El Colegio Nacional, 1977, p. 545-554

¹¹Karl Schlögel, *En el espacio leemos el tiempo, sobre historia de la civilización y geopolítica*, José Luis Arántegui (trad.), Madrid, Siruela, 2007, los apartados titulados: “Qué indican los mapas, conocimiento e interés” y “Lenguaje de mapa, lenguas de los mapas”, p. 92-110.

Tordesillas), de manera que fronteras y límites sí eran considerados; más no al sur, no a donde aún quedaban territorios por poblar desde la perspectiva imperial.

Mapa 1



Fuente: Jorge Gelman, “Conquista y colonia”, en: Pablo Yankelevich, (coord.), *Historia Mínima de Argentina*, México, El Colegio de México, 2014, p. 96

Mapa 2



Fuente: Pedro Torres Lanzas, *Relación descriptiva de los Mapas, Planos, Etc. del Virreinato de Buenos Aires existentes en el Archivo General de Indias*, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Casa Jacobo Peuser, publicaciones de la sección de historia No. VII, 1921, p. 26.

Efectivamente, el atractivo económico de la tierra resultaba prometedor, desde la perspectiva imperial esto era claro, no obstante, existía un grave problema que radicaba en la situación defensiva. En 1578 el pirata inglés Francis Drake atravesó el Estrecho de Magallanes, llegando al Mar del Sur para asolar las costas de Valparaíso, Lima, Panamá y Huatulco, por mencionar algunos ataques que fueron motivo de seria consternación.¹² Al abrir una ruta de acceso a las costas del Pacífico, el eje del virreinato peruano mostraba su flanco flaco, la plata potosina transportada por esta vía marítima quedaba en riesgo y amenaza constante a ser arrebatada por los enemigos europeos. Por lo tanto, en el esquema defensivo, tanto monárquico -pues disminuirían las remesas-, como virreinal -por los daños humanos y materiales-, resultaba imperante reforzar las medidas dedicadas a la protección de las costas y los intereses comerciales allí albergados. La reacción no tardó en expresarse, la corona hispánica encarga a Pedro Sarmiento de Gamboa interceptar el regreso de Drake por el estrecho magallánico (cosa que no sucedió) y, finalmente, en 1581 dicho personaje tuvo órdenes para fundar y fortificar el paso de Magallanes, intento que fracasó igualmente.¹³ Lo primero era una respuesta inmediata para afrontar la situación, lo segundo era, en cambio, un proyecto dispuesto para poblar y vigilar permanentemente el paso por esta ruta de acceso al eje geohistórico peruano, es decir, al trayecto mismo de la plata.

Pero en la escala regional, en la gobernación y capitania general de Chile, plantearse la expansión hacia el sur para responder a esta problemática imperial también debía

¹² Sobre Drake y su paso por Buenos Aires, ver: Peter Gerhard, *Pirates of the Pacific, 1575-1742*, Lincoln, University of Nebraska, 1990, pp. 60-80; Félix Luna, *Op. Cit.* T. I, p. 370.

¹³ Al fracaso, por falta de víveres y malos tiempos, le siguió el apresamiento de Gamboa por piratas ingleses: Francisco de Seyxas y Lovera, navegante y funcionario español de finales del siglo XVII, recupera esta cuestión en el discurso V de su obra titulada: *Piratas y contrabandistas de ambas Indias, y estado presente de ellas (1693)*, edición, anotación y estudio preliminar de Clayton McCarl, Fundación Barrié, 2011. Aquí reseña los pasos descubiertos entre el Mar del Norte y el del Sur en la Tierra de Fuego, esto intensificaba la premura con que debía ser defendida la región, pues las posibilidades de acceso crecían con el paso de los años *vid:* p. 130-131. Como veremos más adelante, este viaje trasladó a Alonso de Sotomayor, Gobernador de Chile.

considerar al enemigo más inmediato: el pueblo mapuche, o bien, los llamados *araucanos* que habitaban la región. La presencia de enemigos dio a esta gobernación -como su condición de *capitanía* bien indica- un fuerte antecedente militar. Este contexto quedaba expresado en la *guerra de Arauco*,¹⁴ españoles e indígenas continuaron enfrentándose con regularidad, costando vidas y recursos para ambas partes desde, aproximadamente, el segundo tercio del siglo XVI. La conquista de tierras y personas en el sureste del continente siguió formando parte de la normalidad de la gobernación. Con ello, Chile y su capital Santiago, particularmente por la violencia en las inmediaciones del río Biobío, comenzaron a funcionar como punto de concentración de recursos, tanto de bienes locales, como de apoyos fiscales enviados desde Lima, dispuestos a solventar las necesidades básicas de la milicia que defendía los territorios capturados. Esto también significó para Chile una creciente demanda de recursos primarios, paralela a la formada en torno a la demografía de las minas potosinas, además de suponer una circulación de metálico constante para pagar el servicio militar de los efectivos.

La guerra de Arauco había dado pie a envíos extraordinarios de plata extraídos de la caja real de Lima desde 1584. Este apoyo fiscal vino a conformar el conocido situado, un aspecto del sistema defensivo que expresa con claridad el vínculo entre el centro administrativo imperial y el anhelo conquistador -o al menos de conservación- hacia el resto de América en sus puntos fronterizos más bulliciosos y problemáticos.¹⁵ El situado,

¹⁴ Para una aproximación histórica e historiográfica sobre este hecho particular: Francis Goicovich, «Entre la conquista y la consolidación fronteriza: Dispositivos de poder hispánico en los bosques meridionales del reino de Chile durante la etapa de transición (1598-1683)» en: *Historia* (Santiago), n° 40, vol. II, julio-diciembre, 2007, p. 311-332.

¹⁵ Ramiro Flores Guzmán, «Bs situados peruanos desde Chile hasta Panamá (1700-1800)», en: Carlos Marichal, y Johanna Von Grafenstein, (coords.), *El secreto del Imperio Español: Los situados coloniales en el siglo XVIII*, México, El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos; Instituto Mora, 2012, p.36; En particular véase: Margarita Gascón, *The Southern frontier of the Spanish Empire, 1598-1740*, Canadá, Ottawa, University of Ottawa, 1996, p. 24.

como rubro fiscal militar, respondía a las necesidades bélicas más inmediatas, distribuyendo una porción del metálico acumulado por la real hacienda en los principales puntos demográficos de Perú. Esto mismo, no obstante, determina a Chile como un punto de importancia, pero no el único.¹⁶ En todo caso, el monto y dirección de los situados que se trasladaban a las poblaciones defensivas, en tanto parte de un conjunto, quedaban concentradas en la misma región. Bajo este contexto la frontera sur comenzó a articularse en torno a la importancia de Chile como centro bélico, tanto por la necesidad de abastecer regularmente a los efectivos militares, como por las opciones comerciales que ello abría, iniciaron un proceso de integración de las localidades de Santiago, Mendoza, San Juan, San Luis, Córdoba, La Rioja y, nuevamente, Buenos Aires.¹⁷ Como lo habían hecho Lima y Potosí, Chile se asoció con el conjunto de poblaciones sudamericanas para sostener una población en creces, debido en parte a la guerra que continuaba indefinidamente.

Con la excursión de Alonso de Sotomayor, enviado desde Cádiz en 1581 para ocupar el cargo de gobernador de Chile, Buenos Aires quedó considerado en el esquema defensivo peruano como un punto de desembarco que miraba hacia el Atlántico. Si bien el trayecto original de esta expedición consistía en atravesar el Estrecho hacia el Mar del Sur para luego avanzar contra los indígenas en dirección Norte -hacia Chile- resultando en una maniobra que acabaría definitivamente con los indígenas, una serie de contratiempos obligaron, no obstante, a continuar el trayecto por la vía continental. En efecto, por medio de esta primera incursión la corona se dio a la tarea de establecer un corredor que permitiera la conexión directa entre Madrid, capital del imperio, y Chile, el después

¹⁶ Flores Guzmán, —Bs situados peruanos...”, *Ibidem*, p. 44.

¹⁷ Margarita Gascón, *Periferias imperiales y fronteras coloniales en Hispanoamérica*, Buenos Aires, Dunken, 2011, particularmente los Capítulos II y III hablan de la articulación de estos territorios; de la misma autora: “Recursos para la frontera Araucana, Santiago de Chile y Mendoza en el siglo XVII” en: Revista *TEFROS*, Mendoza, Conicet, v. 7, n° 2, diciembre 2009, p.13.

llamado «camino real de Sotomayor».¹⁸ Las *puertas* rioplatenses estaban abiertas al contacto con la península, la corona formó un lazo directo entre el Pacífico y el Atlántico a través de esta disposición, haciendo que la región del Río de la Plata quedase integrada -decíamos- como punto de acceso para abastecer a la frontera araucana y al puerto mismo, eventualmente, de instrumentos militares; reforzando los nexos entre las regiones americanas en la escala bélico-defensiva.¹⁹ Del mismo modo, demarcaba con mayor claridad el funcionamiento que debía imperar en los litorales bonaerenses, aunque con esto las primeras contradicciones comenzaban a tomar forma.

Con el levantamiento indígena generalizado de 1598, la posibilidad de avanzar para poblar y defender el paso en la Tierra de Fuego tuvo otro grave contratiempo, el cual retrasó todo progreso en la conquista del territorio austral. A las derrotas consecutivas, principalmente Curalaba, donde el entonces gobernador chileno Óñez de Loyola perdió la cabeza y la batalla, le siguieron la destrucción de los asentamientos españoles al sur de la capitanía: Imperial, Angol, Osorno, Valdivia, Villarica y Santa Cruz, estableciendo al Río Biobío como principal demarcación fronteriza posterior.²⁰ La situación era preocupante, la derrota el menor de los males. En todo caso, el peor de los escenarios contemplaba una posible alianza entre los enemigos europeos y los locales. Es decir: que los indígenas ayudasen a ingleses, holandeses o franceses al facilitar información sobre el territorio o la posición del español, o bien intercambiando mercancías y provisiones por armas, lo que permitía alargar la duración de las visitas extraoficiales de extranjeros, al tiempo que

¹⁸ Margarita Gascón, *The Southern frontier...*, *Op. Cit.*, p.28; Margarita Gascón, *Periferias Imperiales...*, *Op. Cit.*, pp. 40-58 y 67-81, El viaje de Sotomayor corresponde, efectivamente, al realizado por Pedro Sarmiento de Gamboa para colonizar el Estrecho de Magallanes.

¹⁹ Lo que nos lleva a precisar la importancia del papel militar de Buenos Aires al interior del territorio desde, incluso, el siglo XVI, no obstante, es claro que la preponderancia bélica del puerto se acentuó hasta la segunda mitad del siglo XVII, *Cf.* Carmagnani, «La organización...» *Op. Cit.*, p. 348-349.

²⁰ Margarita Gascón, *The Southern Frontier... Op. Cit.*, pp. 24-25.

procuraba insumos bélicos para los indígenas locales. Este suceso sólo enardeció el interés imperial por asegurar el aprovisionamiento del frente de guerra, de perderse el control territorial de la frontera sur, el Alto Perú quedaba a merced del avance enemigo. Además, los conflictos en la zona continuaron con las revueltas calchaquíes de 1630²¹ y, aún más preocupante, el intento de invasión a Valdivia efectuado por holandeses en 1643.²²

Ello hizo del flujo fiscal un factor constante en la economía de las regiones próximas a la frontera sur. En buena medida, el estado de violencia no dejó de amenazar las rutas comerciales y la explotación misma de los territorios, dejando en claro que el riesgo al interior de éstos siguió siendo preocupante.²³ El movimiento de recursos, flota, carretas o mulas no estaba asegurado. En perspectiva, la pérdida de los asentamientos al sur del Biobío inhibió la explotación de estos territorios. Con ello las opciones de abastecimiento fueron igualmente perjudicadas. Chile entonces reforzó los vínculos comerciales con Buenos Aires y las plazas del Gran Chaco para satisfacer la demanda de su tropa,²⁴ debido en parte al freno del avance militar. Por lo tanto, para sostener el suministro, la opción recayó en una mayor asociación de los asentamientos al interior, reemplazando el impulso expansionista hasta entonces preponderante. La población militar se sostuvo con los productos domésticos sumados al aporte fiscal del situado, es decir, por los distintos lazos endógenos entre las poblaciones. En otras palabras, la capacidad de abastecimiento de todas

²¹ Eduardo Saguier, *Genealogía de la tragedia argentina (1600-1900)*, 5 T., publicada en línea en 2007, los tomos se encuentran en: www.er-saguier.org, última visita realizada el /9/03/2015, tomo I, sección I-A, cap. I-A-II, B-III; Félix Luna, *Op. Cit.*, p. 68-69.

²² Margarita Gascón, —*La defensa del sur del Virreinato del Perú en el siglo XVII: la estrategia imperial y la agencia de la naturaleza*”, en: Revista *TEFROS* (Taller de Etnohistoria de la Frontera Sur), Córdoba, Universidad Nacional de Río Cuarto, vol.6, n°1, Invierno 2008.

²³ Moutoukias, *Contrabando y control colonial...*, *Op. Cit.*, p. 31-33.

²⁴ Margarita Gascón, —*Comerciantes y redes mercantiles del siglo XVII en la frontera sur del Virreinato del Perú*”, en: *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, EEHA, Vol. 57, No.2, 2000, pp. 423-432; también: —*La articulación de Buenos Aires a la frontera sur del Imperio español, 1640-1740*”, en: *Anuario IEHS*, N°13, Tandil, 1998, pp. 193-214.

estas localidades se logró gracias a las conexiones alcanzadas por medio de las rutas comerciales y la circulación de personas y mercancías en los límites de la región, entre ellas incluimos, precisamente, la plata con que se realizaba parte de las transacciones.

Sin embargo, los aportes provenientes de la metrópoli siguieron respondiendo al mismo objetivo: garantizar la defensa del territorio frente a posibles enemigos, al sur de la frontera o por vía marítima. Efectivamente, en concordancia con la política mercantil, el puerto de Buenos Aires debía permanecer *cerrado*; acatando al régimen monopólico basado en el privilegio del contacto con Sevilla. Pero también era el único paso español hacia el continente (con Brasil al Norte y la Patagonia –inhóspita- al Sur), lo que lo transformaba en la vía de acceso al interior, un enclave defensivo para contener el contacto. Por lo mismo, era donde desembarcaban los auxilios destinados a la guerra de Arauco, para ello debía permanecer *abierto* al flujo en dirección al Pacífico. Las necesidades bélicas constantes activaron la circulación de plata acumulada en Lima y, a su vez, de soldados, pertrechos, armas y oficiales enviados desde la propia metrópoli. El conflicto atrajo múltiples bienes y recursos hacia estos puntos estratégicos, los efectos económicos y la importancia defensiva del situado se aunaban a la del propio centro militar, su “arrastre” resulta claro.²⁵ Tanto en Buenos Aires como en Chile, el pago del situado era utilizado para fomentar el crecimiento local en cuanto era gastado para la defensa de los enclaves que lo recibían. Esto quiere decir que el metálico terminaba en territorio americano y en manos de los responsables del abastecimiento de la tropa, los individuos que solventaban sus necesidades básicas. Asimismo, el recorrido del monto por toda la ruta que va de Lima a Buenos Aires permitía

²⁵ Ramiro Flores Guzmán, “Los situados peruanos...”, *Op. Cit.*, p.34, el autor plantea el debate en torno a este punto, la importancia de los desplazamientos fiscales queda igualmente expuesta en el artículo de Alejandra Irigoien y Regina Grafé, “La trayectoria hispana en la formación del Estado y el Imperio”, en: *El Secreto del Imperio Español...*, *Op. Cit.*, p.312-322.

llevar a cabo operaciones comerciales contrarias a su objetivo primordialmente militar.²⁶ Esto acrecentaba las posibilidades comerciales trasatlánticas con la plata acumulada en el puerto, lista a ser exportada.

En efecto, los contactos manifiestos entre los asentamientos, no ya con un único centro, pero con la pluralidad de puntos que conformaban la periferia, y no sólo en términos económicos, sino particularmente marciales, son los que delinearon el desarrollo específico del espacio platense. Dentro de la dinámica planteada, el puerto no puede considerarse sin la correlación directa que guardaba con el resto de poblaciones que le acompañaron. Aquí subrayamos la importancia de Lima, Potosí y Chile. Las necesidades de consumo de las poblaciones asentadas en estos territorios fundaron los primeros contactos con el resto de regiones al interior, las cuales aprovechaban esta demanda para abastecer los enclaves argentíferos y bélicos con productos locales de primera necesidad, pero también de insumos necesarios para la explotación minera; mulas, carretas, ganado, textiles, cera y alimentos ya pertenecían a la producción doméstica. Con lo anterior pueden verse los lazos establecidos en torno al movimiento de la plata, particularmente al vínculo entre Buenos Aires y la ruta que conducía a Potosí, relación que supuso el acceso al precioso metal. Tanto el suministro de los mercados chilenos y potosinos, al igual que el movimiento del situado, resultaban factores por los cuales la plata quedaba inserta en la economía local.

En suma, la importancia del puerto y presidio militar ubicado en el Río de la Plata ha recaído, principalmente, en la relación que existe entre éste y la consolidación de una ruta comercial alterna –informal– a la establecida entre Lima y Portobelo, aquella que

²⁶ Zacarías Moutoukias, «Burocracia, contrabando y auto-transformación de las élites. Buenos Aires en el siglo XVII», en: *Anuario IEHS* (Instituto de estudios histórico sociales), n° III, Tandil, 1988, pp. 231-233.

garantizaba el monopolio argentífero.²⁷ Potosí, aunque era parte del llamado eje geohistórico del virreinato peruano, también quedó comprendido en la ruta alternativa que conectaba con Buenos Aires. Una vez satisfecho el suministro de minas y presidios por parte de los comerciantes porteños, éstos podían redirigir un margen del metálico diluido en los propios mercados interregionales hacia el comercio exterior.²⁸ Lo anterior, la evidencia de estos lazos regionales, no sólo reflejaba la suficiencia de la producción doméstica, sino que, por lo mismo, reemplazaba el origen de las materias de consumo básico importadas por la metrópoli. Para la estrategia imperial esto supuso más de un problema, pues aunaba a la posibilidad rioplatense de recuperar los envíos de situado por medio del abastecimiento local -alimentando al soldado a cambio de su ingreso en metálico- aumentando el porcentaje de plata disponible a intercambiar por mercancías extranjeras que llegaban al puerto.²⁹ En buena medida, al funcionar como una vía alterna a la del comercio oficial, ponía en entredicho el papel de las colonias como mercado destinado para los productos peninsulares, porque daba paso a la competencia de géneros extranjeros, autorizados o sin licencia, pero desembarcados en las costas americanas para su distribución.³⁰

Buenos Aires expresa el nuevo orden internacional, donde la exclusividad española del contacto entre América y Europa estaba olvidada.³¹ Este contexto ha llevado a

²⁷ La importancia del puerto alternativo se había planteado ya desde las investigaciones de Alice Pfiffer de Canabrava, *O comercio português no Rio da Prata, 1580-1644*, San Pablo, Universidad de San Pablo, 1944; y el posterior comentario de Fernand Braudel, «Du Potosí à Buenos Aires. Une route clandestine de l'Argent (fin du XVIe-début du XVII siècle)», en: *Annales E.S.C.*, vol. IV, París, 1949.

²⁸ Alejandra Irigoin y Regina Grafe, «La trayectoria hispana...», *Op. Cit.*, p. 316-317.

²⁹ Moutoukias, *Contrabando y control colonial... Op. Cit.*, p. 94 y 193-195.

³⁰ Entre las mercancías indisponibles en España por falta de «fábricas» y que tenían que ser reexportadas, se señalan manufacturas, particularmente textiles y herramientas. Como veremos, conforme avanza el siglo la participación exógena en el comercio, interloque o legal, se hace más evidente: Antonio Miguel Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias... Op. Cit.*, p. 225-229. Vid. Moutoukias, *Ibidem*, p. 92-93 y 173.

³¹ Se adjudicaba al puerto, no sin algo de ironía: «el ingrato papel de egoísta perturbador de una solución (el monopolio) que hasta entonces había amenizado los intereses de América y Europa», Mariluz Urquijo, *Op. Cit.*, p.15; Ruggiero Romano, *Coyunturas opuestas: La crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*,

considerar al puerto como una fisura o desarticulación dentro del conjunto del espacio virreinal, “otro” espacio “en oposición” a la corona.³² Fractura que puede entenderse como la salida indeseada de plata del sistema y la entrada de diversos suministros por vías ajenas a las metropolitanas, también llamada la *puerta falsa*. Ambos casos suponen actividades perjudiciales para la economía establecida por la metrópoli. Primero, la dirección de la plata esquivaba los caminos directos a Sevilla, disminuyendo el provecho de la real hacienda. Segundo, los productos introducidos a través de las flotas encontraban mercados sin demanda, pues quedaban surtidos a través del lazo bonaerense con el Atlántico y las mercaderías extranjeras, nuevamente evadiendo las imposiciones fiscales que regulaban el comercio interno y externo. Sin embargo, es preciso recordar que la ruta entre Sevilla-Buenos Aires fue, en buena medida, una iniciativa real. Cabe rescatar lo siguiente, el funcionamiento de la ruta alternativa dependía de la existencia de las rutas que conectaban a las regiones sudamericanas y de la paulatina integración de estas economías locales. Por lo demás, el problema pudo existir gracias a la patente relación económica y militar entre las mismas.

- **La salida atlántica, entre comerciantes locales y extranjeros.**

El conjunto de asentamientos sudamericanos logra su proyección atlántica gracias al desarrollo de los vínculos entre el puerto rioplatense y el *hinterland*³³, conformado por las poblaciones del Gran Chaco. En otras palabras, la “puerta de la tierra” quedaba abierta a

México, El Colegio de México, 1993, p.135, nos dice del monopolio: —más que una realidad, se ha convertido en una petición de principio (...).”

³² Marcello Carmagnani, —La organización de los espacios...”*Op. Cit.*, pp. 347-348

³³ Sobre los vínculos entre los puertos y su *hinterland*, véase: Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II* (vol. I), México, FCE, 1997, p.190; en particular: Lourdes de Ita Rubio, —Los puertos novohispanos, su *hinterland* y su *foreland*, durante el siglo XVI”, en: Marco Antonio Ladavazo (coord.) *Territorio, frontera y región en la historia de América, siglos XVI al XX*, México, Porrúa, UMSNH/IIH, 2003, p. 3-4 y 21.

partir de los lazos establecidos a lo largo del trayecto que conectaba las minas del Cerro Rico, pasando por las ciudades de Santa Fe, Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán, La Rioja, Santiago, Salta y Jujuy, para regresar, en última instancia, al Puerto de Buenos Aires.³⁴ No obstante, relacionarse con *otras* regiones no precisamente hispánicas, también era una opción. El proceso que supuso la construcción de vínculos alternos a los establecidos oficialmente con la metrópoli por parte de los espacios regionales es, precisamente, el aspecto que buscamos encuadrar para el caso bonaerense.

Efectivamente, Buenos Aires podía acceder a esclavos provenientes de Guinea y Angola, al igual que a las manufacturas de Europa porque “lograba interceptar la plata de Potosí gracias a su participación en el comercio interregional por medio del transporte”³⁵ de ésta y otras mercaderías. Sin embargo, su participación como proveedor de servicios no fue el único factor determinante: “Al contrario, los comerciantes porteños lograron intercalarse como intermediarios en el tráfico atlántico apoyándose sobre un abanico de actividades económicas: cría de ganado y vaquerías, agricultura, explotación de molinos, construcción de carretas.”³⁶ La pluralidad de funciones del puerto bonaerense acrecentaba la posibilidad de satisfacer los mercados regionales, además de realizar el transporte y distribución de los bienes materiales, lo que, en respuesta, posibilitaba la concentración del circulante en manos de estos intermediarios. Con ellos, la plata llegaba al puerto activando, alternativamente, el comercio ultramarino: es la proyección al interior la que fortalece la salida atlántica.³⁷ Las consecuencias de los vínculos construidos con comerciantes, principalmente portugueses y después holandeses, se hicieron patentes al propiciar la salida

³⁴ Moutoukias, *Contrabando y Control Colonial... Op. Cit.*, Cap. I y II.

³⁵ Carmagnani, —*La organización...*”*Op. Cit.*, p.337.

³⁶ Moutoukias, *Contrabando y control colonial...Op. Cit.*, p. 64.

³⁷ Moutoukias, *Ibidem*, p.47.

de plata y la introducción de mercaderías por esta vía de manera ilegal. A partir del comercio que se practicaba con *extranjeros*, la región rioplatense adquirió una jerarquía mayor dentro de la administración de la corona española, la cual, como veremos, buscó delimitar los efectos de esta práctica por donde se perdía el estimado de un quinto de la plata producida en el virreinato.³⁸

Apenas hemos mencionado a los comerciantes porteños, por lo que resulta pertinente ahondar en los intermediarios que estructuraron la salida atlántica. En este grupo de poder, comúnmente englobado por la historiografía como “élite” porteña, resalta la presencia de dos grupos diferenciados que conformaron, no obstante, un bloque a lo largo de la primera mitad del siglo XVII. El primero de ellos remite al bando benemérito, articulado por los partícipes de las expediciones de Juan Garay; es decir, vecinos de la región y algunos peninsulares. Dedicados principalmente a la ganadería y agricultura, también establecieron vínculos comerciales con Paraguay y Brasil. Por otra parte, el bando denominado confederado tuvo entre sus filas a inmigrantes portugueses atraídos al puerto por el beneficio de las incipientes experiencias comerciales.³⁹ Dicho bando comenzó a organizar el comercio externo, facilitado por los contactos con los litorales brasileños, para importar frutos de la tierra así como esclavos y azúcar. Deben su nombre precisamente a que entonces se quería acusar el hecho de encontrarse coludidos, es decir, organizados, en

³⁸ La cifra la tomamos de la estimación que hace Moutoukias, *Ibidem*, p.16. sobre las investigaciones igualmente mencionadas de Alice Canabrava y Fernand Braudel.

³⁹ Sobre estos grupos de poder, *vid.* Macarena Perusset Vargas, “Élite y comercio en el temprano siglo XVII rioplatense” en: *Fronteras de la historia*, Colombia, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, Núm. 10, 2005; Oscar Trujillo, “Facciones, parentesco y poder: la élite de Bueno Aires y la rebelión de Portugal de 1640”, en: Yun Casalilla, Bartolomé (Dir.), *Las redes del Imperio. Élités sociales en la articulación de la Monarquía Hispánica, 1492-1714*, Madrid, Marcial Pons, 2009; del mismo autor: “Integración y conflicto en una élite fronteriza: Los portugueses en Buenos Aires a mediados del siglo XVII” en: Pedro Cardim, Mafalda Soares da Cunha e Leonor Freire Costa, (Orgs.), *Portugal na Monarquia espanhola. Dinâmicas de integração e conflito*, Lisboa, CHAM, CIDEHUS-GHES, 2013; “Los Gobernadores de Buenos Aires a mediados del siglo XVII: mediación y conflicto en los confines de la Monarquía Hispánica”, en: *História, histórias*, Brasília, vol. 2, n.3, 2014; Saguier, *Op. Cit.* Capítulo I-A-1, sección I-A, Cap. I-A-1, sección A-IV;

torno a esta práctica ya señalada por las autoridades. Por lo anterior comenzaba a hacerse recurrente la asociación entre el antecedente extranjero del grupo y la ilegalidad del comercio que practicaban.⁴⁰

Ahora bien, el estudio de la conformación de un solo bloque económico de personas y sus nexos, que podamos calificar como élite porteña, ha localizado en las primeras décadas del siglo XVII un proceso lleno de modificaciones, alianzas y conflictos entre dichos grupos. Tal proceso consistió, en primer lugar, en el paulatino control por parte de los confederados sobre los bienes y recursos propios de sus contrapartes beneméritas, aspecto que a la larga se consolidaría con la concertación de alianzas matrimoniales entre ambas partes.⁴¹ Con esto último también se hizo patente la imbricación de la ascendencia portuguesa en las generaciones futuras. Durante sesenta años (1580-1640), cabe precisar, las coronas portuguesa y española funcionaron bajo la misma cabeza reinante. Con el fin del lazo, no obstante, la presencia portuguesa apenas fue cuestionada en esta región. Siendo el sisma dinástico más una confirmación de la penetración portuguesa en la sociedad platense, que un serio indicio por intentar extirpar su presencia de la zona.⁴² La expulsión atraería, en todo caso, consecuencias morales por separar matrimonios, económicas por la utilidad y necesidad de sus oficios, al igual que defensivas, al decrecer drásticamente la población allí asentada.

Otro aspecto que permite valorar el creciente papel de los confederados dentro del puerto, es la disposición real de venta de cargos, disposición que permitió el acceso a los

⁴⁰ *Ídem*.

⁴¹ *Ídem*; al respecto, también: Moutoukias, *Burocracia, contrabando y auto transformación de las élites...*, *Op. Cit.*, p. 219

⁴² Esto puede compararse con el caso novohispano en: Antonio García de León, "La malla inconclusa. Veracruz y los circuitos comerciales lusitanos en la primera mitad del siglo XVII", en: Antonio Ibarra y Guillermina del Valle (Coord.), *Redes sociales e instituciones comerciales en el imperio español, siglos XVII-XIX*, México, Instituto Mora, Facultad de Economía, 2007, pp. 41-83

oficios administrativos por parte de la población del mismo lugar.⁴³ Así ocurrió con el caso de Juan de Vergara, prolífico defraudador y confederado, quien compró los cargos de regidor para asegurar que los puestos dentro del cabildo local estuviesen ocupados por personas que actuarían en su favor, familiares, amigos y socios.⁴⁴ De manera que las puertas de la tierra quedaban abiertas de par en par para los comerciantes que lograsen arribar a aquellas costas y hacer contacto. Dentro de este abanico de integrantes de élite se incluyeron entonces a gobernadores, contadores, escribanos, tesoreros y fiscales, es decir, distintos oficiales de gobierno y hacienda que gracias a su posición accedían a funciones de carácter comercial, de suma importancia para el intercambio mercantil irregular, como el control, revisión y registro de todas las arribadas, al igual que los procesos de comiso de las mercancías ilegales.⁴⁵ Los miembros de la burocracia quedaron comprendidos en las relaciones de negocios directas con el grupo local dominante, participando repetidamente en las actividades prohibidas. Para el caso de los gobernadores, considerados los primeros detractores de la práctica contrabandista, no faltaron la concertación de alianzas, pero también desacuerdos, con los grupos locales de poder.⁴⁶

El grupo confederado concentró, paralelamente a su consolidación, los vínculos necesarios para gestar un comercio en primera instancia inter-colonial por medio del cabotaje con los portugueses de Brasil (en buena medida hasta la separación de Portugal del Imperio en 1640). Después mejoraría a comercio de altura durante el resto del siglo XVII,

⁴³ Kenneth J. Andrien, "The sale of fiscal offices and the decline of royal authority in the viceroyalty of Peru 1633-1700" en: Mark A. Burkholder (ed.), *Administrators of empire*, Aldershot, Ashgate, 1998, p. 49-72; *cfr.* con: Tamar Herzog, *Upholding justice. Society, state, and the penal system in Quito (1650-1700)*, Ann Arbor, University of Michigan press, 2004, el capítulo 2, en especial p. 79-81.

⁴⁴ Particularmente véase: Macarena Perusset "Élite y comercio en el temprano siglo XVII rioplatense", *Op. Cit.*, pp. 299-301; Saguier, *Op. Cit.*, Tomo I, sección. I-A, Cap. I-A-1, A-VII; Jorge Gelman, "Conquista y colonia" en: Yankelevich, Pablo (coord.), [et. al.], *Historia Mínima de Argentina*, México, El Colegio de México, 2014, p. 101.

⁴⁵ Moutoukias, *Contrabando y control colonial... Op. Cit.*, p. 198-205.

⁴⁶ Oscar Trujillo, "Los Gobernadores de Buenos Aires..." *Op. Cit.*, p. 98.

es decir, con un alcance internacional y normalmente con embarcaciones de mayor tonelaje, efectuado especialmente con los propios de comerciantes holandeses.⁴⁷ Si bien este contacto seguía estando prohibido, el acceso al puerto encontraba el sustento y apoyo de los miembros de la localidad, los cuales, por su parte, se justificaban en el trato hospitalario que debía ser otorgado a las embarcaciones necesitadas de arreglos o víveres, justificaciones que desarrollaremos en el siguiente capítulo.

Los funcionarios (contadores, escribanos, tesoreros) incurrieron en una serie de acciones ilícitas determinadas por la corona, como el mero contacto con extranjeros que debía evitarse a toda cosa. La exportación de mercancías prohibidas (principalmente las remesas de plata) encontraba una salida a través del ocultamiento del metálico dentro de los navíos que abandonaban el puerto, con la venia de los funcionarios que regulaban lo embarcado. La malversación en los libros donde estos individuos debían plasmar los montos de las mercancías descendidas a las costas, permitía la introducción de productos no metropolitanos igualmente regulados (como la mano de obra esclava y las manufacturas extranjeras).⁴⁸ La subasta y/o venta de las *presas* (navíos capturados) que integraban las arribadas de comerciantes sin permiso, permitían introducir los productos cargados y trasladarlos a las poblaciones del interior, donde los miembros de este mismo grupo de notables procedían a su comercialización, haciendo que estos comisos no impidieran el ingreso de bienes prohibidos, redundando en el fraude.⁴⁹ Todo lo anterior incidió en los derechos fiscales que debían pagarse por el desplazamiento de los bienes a lo largo y ancho del territorio, afectando directamente al real erario, pues las contribuciones fiscales *regulares* eran omitidas. Pero también suponían una competencia directa contra las

⁴⁷ Moutoukias, *Contrabando y control...*, *Op. Cit.*, p.102.

⁴⁸ Moutoukias, *Burocracia, contrabando y auto-transformación*, *Op. Cit.*, p. 234 y sig.

⁴⁹ Moutoukias, *Contrabando y control...*, *Op. Cit.*, p. 106.

mercancías que descendían por la ruta oficial de Lima, ya que ahora existían dos vías de suministro para la misma región. Los propios oficiales militares se encargaban de la distribución de las mercancías o de su almacenaje, los presidentes y miembros del gobierno estaban de una u otra manera inmiscuidos.⁵⁰ Por ello, los funcionarios reales —incluidos los individuos con cargos militares— agilizaban y participaban de la ilegalidad del puerto, en tanto que los intereses bélicos estaban englobados en las actividades económicas, aun cuando su participación en los negocios siguió estando claramente prohibida.⁵¹

Lo anterior ha generado una serie de reflexiones sobre el papel que jugaron los representantes de la monarquía hispánica al permitir prácticas ilegales, acrecentando las nociones de corrupción y ausencia de control directo de la península sobre sus territorios.⁵² Por lo demás, también amerita rescatar el pago del indulto, impuesto que compraba el perdón de las ofensas cometidas, evitando las posibles penas. Esta situación llegó a generalizarse a tal punto, que se ha considerado como un buen indicador de la concurrencia del contrabando, perdonando tanto el ocultamiento de lo embarcado en las naves, como los fraudes individuales.⁵³ La corona tenía que acoplarse con las élites locales, adaptarse a este contexto de participación y buscar obtener el mayor provecho posible de la informalidad en que incurrieron. Con una actitud permisiva, la metrópoli lograba cooperar en la distribución

⁵⁰ Moutoukias, *Burocracia, contrabando y auto transformación*, *Op. Cit.*,

⁵¹ José Antonio Calderón Quijano, *Las defensas indianas en la recopilación de 1680: Precedentes y regulación legal*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Hispano-americanos, 1984, pp. 77 y 100.

⁵² Véase: Mark Burkholder y S. Chandler, *De la impotencia a la autoridad. La Corona Española y las Audiencias en América 1687-1808*, México, FCE, 1984; Kenneth J. Andrien, “The sale of fiscal offices and the decline of royal authority...” *Op. Cit.* En cuanto a la corrupción, de considerarse el *contrabando* como el acto de ir en *contra* de los mandatos reales, como explica: Pedro González de Salcedo, *Tratado Jurídico-político del Contrabando*, Madrid, imprenta de Diego Díaz de Carrera, 1654, cap. I, folio 1-verso, los actos permisivos por parte de los funcionarios parecen comprenderse bajo el mismo fenómeno

⁵³ Moutoukias, *Burocracia, contrabando y auto-transformación de las élites...* *Op. Cit.*, pp. 224 y 242; sobre la relación entre corrupción y contrabando: Zacarías Moutoukias, “Contrabando y sector externo en Hispanoamérica colonial”, en: Carmagnani, Marcello, Hernández, C., Alicia y Romano, Ruggiero, (coord.) *Para una historia de América II, Los nudos*, México, FCE, COLMEX, fideicomiso historia de las américas, 1999, p. 193-194

del poder y la riqueza de estos territorios en la medida en que permitiese el funcionamiento de lo estipulado como ilegal.⁵⁴ Asimismo, con ello aseguraba la concurrencia y concentración de la población, de una manera claramente excepcional, permitiendo sostener el asentamiento en la zona y su defensa.

Antes mencionamos cómo la interconexión de una variedad de funciones de distinta índole acrecentaba la posibilidad de suministrar los principales mercados (Potosí y Chile) de productos distribuidos desde el puerto, obteniendo así el preciado metal, lo cual reafirma la importancia de esta compenetración entre los habitantes de Río de la Plata para explicar la conformación de la denomina *puerta falsa* de la plata. Los confederados accedieron a la tierra y los beneméritos apoyaron el comercio externo, concentrando una red de notables que articulaban más de una actividad económica.

- ***La Puerta Falsa, entre comercios legales e irregulares.***

Por lo pronto, cabe preguntarnos por la justificación que siguió a este incumplimiento, es decir, a las necesidades o razones que hacían de la apertura del puerto un hecho y práctica de años para la localidad rioplatense. Buenos Aires sostuvo una situación particularmente ambigua, pues omitía las disposiciones oficiales en favor del privilegio y sostenimiento de la población americana en directa afrenta al beneficio metropolitano. Sin embargo, esta misma disposición al incumplimiento respondía al mayor beneficio de la corona, al mayor de sus intereses. En cuanto a los aspectos que justificaban la apertura del puerto y que explican esta particular situación, mencionamos ya su papel como punto de desembarco para el auxilio a Chile. También mencionamos que el objetivo

⁵⁴ Pietschman, "Burocracia y corrupción en Hispanoamérica colonial. Una aproximación tentativa", NOVA AMERICA, n°5, Torino, 1985, citado en: Moutoukias, *Burocracia, contrabando...*, p. 218-221.

del poblamiento era “abrir las puertas de la tierra” al contacto con la metrópoli española, objetivo bien logrado. Pero también lo era –falta precisar- la toma de posesión del territorio, así como su conservación por medio de la fundación y defensa del asentamiento con una población propia, logrando explotar las riquezas que escondía cada recoveco de la geografía americana.⁵⁵ Este último aspecto es de gran importancia, pues era una necesidad defensiva que el lugar estuviese poblado en un punto focalizado y controlable, con efectivos listos a combatir por el pedazo de territorio asignado en contra de cualquier amenaza exógena. De afectarse esta situación no sólo se abría la posibilidad de que *otros* tomasen posesión del territorio, sino que era el primer paso en el camino que conducía a la plata potosina, reafirmando que su pérdida era impensable y su importancia más que irrefutable.

El desarrollo local del Río de la Plata se perfiló bajo dos vertientes, una militar y otra comercial, ambos elementos sirven al propósito de explicar cómo y por qué continuó funcionando la salida falsa. En seguida ahondaremos en el primer periodo de actividad de la *Puerta*, las primeras experiencias y la forma en que esta situación era permitida por la propia metrópoli.

En primer lugar mencionamos la importancia de mantener poblado el puerto, tanto para perpetuar la ocupación y explotación del territorio como, con ello, conservar una guarnición lista a combatir cualquier enemigo que buscara apropiarse de los recursos americanos. La agregación del puerto bonaerense se planteó, en principio, limitando sus funciones a aspectos defensivos. Pero el comercio resultaba un incentivo contundente que llamaba a residir en las cercanías del puerto. Ya en 1579 se habían otorgado permisos a

⁵⁵ Romero, José Luis, *Latinoamérica, las ciudades y las ideas*, Argentina, Siglo XXI, 3era ed., 2011, 396 p. 47-51.

Vasco de Guzmán para trasladarse desde Sevilla a Buenos Aires con su familia en dos navíos cargados, abriendo el puerto al contacto con la metrópoli.⁵⁶ En adelante, dentro de estas costas quedó vedado el contacto exterior... salvo por los envíos extraordinarios que saliesen desde la propia metrópoli para fortalecer las funciones defensivas del lugar.⁵⁷ Felipe IV, a partir del antecedente de Vasco de Guzmán, estableció en 1595 un sistema que funcionó a lo largo de todo el siglo XVII. El rey consideraba los principales conflictos que su ejecución acarrearía, pero igualmente consideró los inconvenientes por omitir responder al contexto platense. Las cédulas formuladas permitieron que dos navíos fuesen despachados por la Casa de la Contratación, cargados con mercaderías destinadas a satisfacer las necesidades de las familias allí asentadas, así como seguir dotando de insumos militares a la frontera chilena; entre los cuales comenzaban a figurar soldados peninsulares que contribuyeron al poblamiento del presidio.⁵⁸ Estos envíos excepcionales partieron junto a las flotas y galeones, pero en ocasiones de urgencia llegaron a salir a destiempo y sin escolta formal.

El principal problema era el inconveniente que esto supuso para las flotas regulares y agentes que aseguraban el monopolio. El sistema restrictivo y oficial hacía que el precio de los bienes arribados en Portobelo encareciera conforme éstos eran desplazados hacia el sur, tanto por los gravámenes internos como por los costos de transporte. Una vez llegaban a los extremos soslayados por la política comercial, el precio era el menor de los inconvenientes, pues tanto textiles como alimentos estaban podridos después de sortear el

⁵⁶ Raúl A. Molina, —Um Historia inédita de los primeros 80 años de Buenos Aires. El ‘Defensorio’ de Don Alonso de Solórzano y Velasco, oidor de la Real Audiencia (1667)’, en: *Revista de Historia de América* (Instituto Panamericano de Geografía e Historia), México, N°52, Diciembre, 1961 pp. 447-448 y §24 del *Defensorio*...reproducido en su totalidad dentro del artículo citado.

⁵⁷ La legislación que refiere a Buenos Aires planteaba el cierre del puerto al contacto ajeno y la necesidad de mantener poblado el lugar, por lo tanto abierto a los auxilios, defendiendo así el acceso atlántico y monopolio comercial; la ambigüedad de responder a ambas disposiciones, al mismo tiempo, es clara, *Vid. Supra.* nota 1.

⁵⁸ Raúl A. Molina, —Um Historia Inédita...’, *Op. Cit.*, pp.445-446.

trayecto: apolillados y en descomposición.⁵⁹ La lista de bienes necesarios en falta incluía: cera, herramientas, alimentos, conservas, textiles, ropa, hierro, aceite, tinta y papel.⁶⁰ En todo caso, es prudente dimensionar el verdadero grado de emergencia que se vivía, pues las quejas sobre la angustia y precariedad fueron recurrentes:

¿Qué de infortunios y fatales ruinas? ¿Qué numerosos socorros de gente? ¿Qué repetidos viajes? ¿Qué asistencias, capitulaciones y asientos, costó la conquista del Río de la Plata y Ciudad de la Trinidad y su población con que flacas fuerzas se halla hoy? ¿Qué disminuido el número de los vecinos? ¿Qué exhaustas y acabadas las haciendas? ¿Qué poco lustre en las personas? ¿Qué cortas alhajas en las casas? ¿Qué ruina tan general en las viviendas? ¿Qué decaídos los ánimos? ¿Qué apretadas las necesidades y qué lejos el remedio? ¿Qué tardías las esperanzas y qué urgente y preciso su alivio, pues para conquistar aquella población tantos y tan repetidos socorros, tan prontos los navíos y para su conservación tan lentos los pasos? ¿Los recursos tan dilatados?⁶¹

Por lo tanto, era necesario buscar el suministro por otros medios, entre ellos estaban contemplados los dos navíos permitidos por la corona desde 1595. Sin embargo se dibujaban como insuficientes, al menos las mercancías arribadas por vías regulares resultan encarecidas y caducas. Los recursos legales se hicieron menos atractivos, dejaron de significar el mayor de los bienes para el reino, al menos para una de sus partes. En el interior del territorio, los productos desembarcados en Buenos Aires por la élite comercial entraron en competencia con el suministro descendido desde el sistema formal. Así la producción local quedaba complementada a través del contacto indeseado con el exterior, con los otros reinos europeos en particular. Aunque el comercio fuese un aliciente para el poblamiento, el poder central intentó vedar estas prácticas decretando cierres definitivos.

⁵⁹ *Ibidem*, p. 456-457 y §16.

⁶⁰ Silvio Zavala, *Op. Cit.*, p. 584.

⁶¹ Tomado de: Raúl A. Molina, "Una Historia Inédita...", *Op. Cit.*, p. 469. §21 del *Defensorio* de Don Alonso de Solórzano y Velazco, oidor de la Real Audiencia.

Pero también focalizó su atención en preservar un centro poblado en estos territorios, tan importante, que la necesidad alteró el designio de cerrar por completo el puerto. Después de que los pobladores amenazaran con desalojar el lugar ante la disposición, la metrópoli termina por conceder mercedes comerciales a los habitantes de la región rioplatense para mantener vínculos con Río de Janeiro, Angola y Guinea.⁶² Sumando este flujo permitido al recurrente contrabando.

Bajo la noción de cerrar el puerto para beneficio del monopolio, pero abrirlo para conservar el territorio unificado, la corona tuvo que establecer una serie de medios que sortearan ambos elementos: defensa y monopolio. Como podemos observar, existieron dos disposiciones para responder al problema del suministro y asociación de Buenos Aires dentro del imperio. El primero de ellos fue el régimen de navíos sueltos con permiso expreso del rey, sistema que pasó a conformar los denominados *registros*: embarcaciones que abarcaban los espacios no contemplados por el sistema de flotas y galeones.⁶³ Al dar una vía formal por la cual abastecerse, la corona asumía que el contacto necesario con agentes extranjeros disminuiría. No obstante, si bien estos navíos de registro participaban de la Carrera de Indias con papel en mano, lo hacían cargados de géneros extranjeros, pues la metrópoli carecía de las manufacturas requeridas para abastecer la totalidad de la población virreinal, lo que obligaba a importar los materiales.⁶⁴ La monarquía católica siguió funcionando como el medio de contacto con los virreinos americanos, sin embargo, el comercio pasaba a ser indirecto, pues los agentes metropolitanos fungían como

⁶² Moutoukias, *Burocracia, contrabando...Op. Cit.*, p. 215; Silvio Zavala, *Op. Cit.*, pp. 568-571

⁶³ La legislación que refiere a la integración del puerto a través de navíos de permisión se encuentra en: José de Veitia Linaje, *Norte de la contratación de las Indias Occidentales*, Buenos Aires, Comisión argentina de fomento interamericano, 1945, libro I, cap. XIV, n°12; L. II, cap. XIII, n°10; Su importancia crecería en la segunda mitad del siglo XVII, por lo que profundizaremos al respecto más adelante.

⁶⁴ Bernal, Antonio Miguel, *La financiación de la Carrera de Indias...Op. Cit.*, Cap. V, pp. 211 y sig..

intermediarios de los comerciantes externos, fiscalizando el movimiento de mercancías que pasaban por la metrópoli en dirección a la Carrera de Indias.

El segundo elemento establecido, ya comentado, fue la serie de mercedes otorgadas a la población de Buenos Aires a partir de 1602. Con algunas modificaciones, este privilegio fue renovado en 1608 y 1618. Por periodos de seis años quedaba establecido bajo dichas licencias un comercio en dos navíos, propios de la localidad y de cien toneladas, que podían transportar a Brasil harina, cecina y sebo, para después añadirse corambre y lana; con mayores restricciones se hablaba del retorno de azúcar, esclavos y, aún con mayor cuidado, del pago con plata.⁶⁵ A diferencia de los *registros*, estas disposiciones abrieron un comercio regional que conectaba con los enclaves portugueses -entonces aliados- de África, Brasil y Portugal, los que a su vez daban acceso a circuitos comerciales como el de Ámsterdam. A estas mercedes siguieron una serie de disposiciones que, digamos, protegían al resto de las poblaciones al interior de tal situación. Por medio de ellas aseguraba que el problema funcionase dentro del entramado imperial, los alcances de la influencia del puerto tenían que ser resguardados, contenerlos en un espacio claro y definido.

Con la llegada del visitador Francisco de Alfaro en 1611, las permisiones fueron revisadas y ajustadas a dar preferencia a la participación local, es decir, exclusivamente de Buenos Aires.⁶⁶ Sin embargo, la injerencia foránea resultaba imposible de esquivar, ya fuera por realizarse en embarcaciones extranjeras o por la necesidad de los oficios de mar ejecutados por portugueses que acaparaban buena parte del comercio porteño⁶⁷ -además de estar inscritos en el proceso ya mencionado de auto-transformación de la élite porteña. Es

⁶⁵ Silvio Zavala, *Op. Cit.*, p. 584-586, Raúl A. Molina, —“La Historia inédita de los primeros 80 años de Buenos Aires”, *Op. Cit.*, en el *Defensorio*, Alonso de Solórzano y Velasco, hace una breve síntesis de las mercedes: §24

⁶⁶ Zavala, *Ibidem*, p. 587

⁶⁷ Zabala, *Ibidem*, p. 562 y 592.

claro que el privilegio comercial porteño entraba en conflicto con el anterior coordinado por la Casa de Contratación, el Consulado de Comerciantes y la propia monarquía española; empero, el factor defensivo siguió siendo preponderante para la estrategia real. Conforme las permisiones otorgadas a la ciudad comenzaron a representar un negocio ampliamente redituable, el puerto adquirió mayor afluencia de negocios. Las grandes distancias entre las gobernaciones, junto con el apremio de defender la región, al igual que los viajes del gobernador paraguayo para atender tanto casos comerciales como defensivos, establecieron la necesidad de otorgar a Buenos Aires una personalidad jurídica particular. Así, entre 1617-1618, las gobernaciones de Paraguay y Río de la Plata se separaron como respuesta a las solicitudes y recomendaciones hechas años antes por el visitador Alfaro y el entonces gobernador Hernando Arias (llamado Hernandarias), en busca de mejorar el gobierno y defensa del territorio.⁶⁸ La gobernación de Paraguay asentada en la ciudad de Asunción se fragmentó, la residencia permanente del gobernador en el puerto hizo notar la importancia atribuida a Buenos Aires. Pero admitía ciertas repercusiones para los intereses locales, pues su presencia, en principio, suponía un método para vigilar los metropolitanos al asegurar las buenas prácticas comerciales. Con esto también se reducía la cadena de mando bajo una sola persona, haciendo más dinámica la toma de decisiones en caso de emergencia.

Por otra parte, la creación del Obispado del Río de la Plata en 1620 también vino a reforzar las demarcaciones jurisdiccionales impuestas en la región, especificando los alcances de las labores realizadas en las reducciones jesuitas de Paraguay con los indígenas guaraníes. Estos enclaves llegaron a representar los principales asentamientos y medios de

⁶⁸ Silvio, *Op. Cit.*, p. 19-21 y 587-590, Lía Quarleri, *Rebelión y guerra en las fronteras del Plata: guaraníes, jesuitas e imperios coloniales*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 2009, p.83

expansión española en la zona. Ciñeron, a lo largo del XVII, los límites continentales frente a Brasil y eventualmente confrontaron el avance de los portugueses que buscaban capturar mano de obra indígena en estos territorios o abrir un paso directo hacia las rutas de la plata potosina, generalmente nombrados como avances *bandeirantes*.⁶⁹ También fue patente su integración defensiva, pues el flujo de efectivos militares tuvo lugar entre las distintas jurisdicciones que conformaron la región sudamericana. Reparamos en los casos de guaraníes destinados a combatir en la Araucanía, indígenas reducidos en Paraguay confrontados con los naturales insurrectos al sur patagónico.⁷⁰ El caso paraguayo escapa nuestro análisis, pero su importancia principalmente militar y religiosa es de notar. En adelante, la gobernación platense se distinguió con mayor claridad, más aún a partir de 1623 con la aduana cordobesa.

Junto con la renovación de las mercedes efectuada en 1618, la corona dispuso la creación de una aduana en Córdoba.⁷¹ La aduana respondería a dos cuestiones particulares: la entrada de mercancías desde Buenos Aires hacia el Alto Perú y, segundo, regular y velar el descenso de plata en dirección a las regiones australes del virreinato. El conflicto quedó resuelto con su fundación de facto, efectivamente, en 1623, años después de su designación. Por medio de este método, las mercancías (metropolitanas o no) importadas a través de la ruta informal tendrían que pagar un impuesto del cincuenta por ciento de su valor al abandonar Buenos Aires y adentrarse al resto de asentamientos. Esto surgió como resultado del proteccionismo que los comerciantes resguardados en el monopolio buscaban instaurar. Delimitaron el espacio al que tenían acceso los productos porteños sin ser antes

⁶⁹ Silvio Zavala, *Op. Cit.*, p. 598, Lía Quarleri, *Rebelión y guerra en las fronteras del Plata...Op. Cit.*, p. 85-91.

⁷⁰ Margarita Gascón, *Periferias Imperiales.*, *Op. Cit.*, p. 97. Sobre la participación indígena en la defensa del territorio sudamericano *vid.*: Lía Quarleri, *Ibidem*.

⁷¹ Las leyes en torno a la Aduana también se encuentran en: *Recopilación de Leyes de Indias, Op. Cit.* lib. VIII, tít. XIV, leyes I a XII.

gravados, es decir, marcando un límite artificial dentro de las economías locales. De tal manera se evitaría la competencia entre los espacios articulados bajo la oficialidad y la ahora reducida gobernación de Buenos Aires. La disposición buscó asegurar que la vía de suministro del espacio peruano siguiera siendo a través de Portobelo, protegiendo las mercancías metropolitanas del mismo privilegio que otorgaba la corona.⁷² La élite bonaerense intentó disuadir a la corona de llevar a cabo tan clara propuesta ~~pro~~ monopólica, abogaban por permitir el tránsito de los ultramarinos al resto de la región. Este ejemplo, si bien se plantea como una búsqueda por obtener el ~~favor real~~ por parte de los distintos grupos de comerciantes,⁷³ también refleja las tensiones entre los mismos y de ellos con la metrópoli, la cual consideraba prudente mantener sus ingresos por la vía antañona, aferrándose al beneficio asegurado.

No obstante, desde inicios del siglo XVII se planteó el caso extremo de sustituir la ruta tradicional, a través de Portobelo, por la *fisurada*, otorgando a Buenos Aires un papel reservado al primer ordenamiento territorial. Diego Rodríguez Valdés y de la Banda, gobernador de Paraguay y Buenos Aires, escribió en 1600 -y con algo de extrañeza- la mejora que suponía modificar la ruta oficial por motivos de distancia, amenazas (continentales y marítimas) y la propia geografía; todos resultaban elementos utilizados por este funcionario para puntualizar el beneficio que provocaría tal cambio.⁷⁴ Pero el monopolio estaba arraigado en demasía, tal reformulación desbordaba en el sinsentido, en definitiva cayó en oídos sordos.

A partir de la segunda década del siglo XVII, el flujo de navíos y el ordenamiento territorial comienzan a sufrir cambios. Entre los motivos endógenos que provocaron esto

⁷² Félix Luna, *Op. Cit.*, Tomo II, p. 16-31; Moutoukias, *Contrabando y control colonial...Op. Cit.*, p. 70-73.

⁷³ Saguier, *Op. Cit.*, Tomo I, Sección I-A, cap. I-A-3.

⁷⁴ Mariluz Urquijo, *Op. Cit.*, pp. 18-20.

encontramos un tema particularmente controversial y es la caída de la producción argentífera en Potosí, que abarcó de 1625 a 1630. Esta circunstancia significaba, en apariencia, una disminución de la cantidad de metálico disponible para ser exportado y, por lo tanto, una proporcional caída en las mercancías introducidas por Buenos Aires. La tendencia del flujo naviero, efectivamente, muestra una caída paulatina a partir de este momento. Sin embargo, los efectos de la crisis del polo de crecimiento también encuentran un matiz en las circunstancias regionales. La baja producción minera en el enclave fue acompañada del descubrimiento de otras minas, particularmente la de Oruro. Si Potosí era el principal punto de concentración de la producción de mulas –necesarias particularmente para el transporte de la plata- a partir de 1630 los destinos de los principales productores ganaderos se ampliaron a las nuevas vetas.⁷⁵ Además de reflejar la amplitud y accesibilidad de los mercados regionales, las nuevas zonas y sus rutas de acceso permitieron escapar con mayor facilidad de las presiones fiscales, fomentando aún más el fraude. Gracias a la constante agregación de mercados interregionales, la periferia no vio afectada la circulación de mercancías ni, con ello, su actividad económica.⁷⁶

Esta situación también se repitió en San Luis, enclave en el trayecto entre Buenos Aires y Chile. La ruta alterna sustituía al camino real de Sotomayor como el medio predilecto para transportar los bienes y suministros militares. Nuevamente, esta circunstancia admitió los fraudes, pero también contemplaba el contacto con otro enclave necesitado de recursos y que, además, participaba de los negocios y contactos que

⁷⁵ Ruggiero Romano, *Coyunturas opuestas...Op. Cit.*, p.140.

⁷⁶ *Ídem.*

redituaban del suministro militar en la Capitanía: La Rioja.⁷⁷ La predilección por la articulación local sobre la imperial resulta clara.

Buenos Aires era la ruta alternativa en una escala continental, pero también existían rutas *informales* en las regiones sudamericanas al interior, las cuales, al igual que el trayecto por la *Puerta falsa*, permitían evadir los gravámenes y mantener articulado el movimiento de recursos. En cuanto a la crisis, el descenso de la producción de la plata potosina no implicó necesariamente una obstrucción de la cantidad de la plata posible a ser concentrada en Buenos Aires, pues el flujo de metálico prosiguió pese a la baja producción.⁷⁸ Asimismo, las contribuciones del situado no cesaron, incluso aumentaron con el devenir del siglo; la prolongación del factor militar siguió siendo constante aún en los subsiguientes años de “paz”. Mientras tanto, las guerras no dejaron de estar presentes en el contexto local -como hemos buscado presentar- sino también en el internacional de maneras no convencionales.

El otro elemento que cambió el tenor de las relaciones entre la corona y Buenos Aires fue el contexto internacional, principalmente los cambios con Portugal y las Provincias Unidas. Primero, Portugal comenzó a formalizar su independencia en 1640 (concretada en 1668), si bien no basaba solamente el acto separatista en estos factores económicos, sí marcaron la pauta que siguieron los portugueses para increpar la dominación y abandonar el “barco” del Imperio antes de que éste se hundiese con sus intereses. El fin de la *Unión Ibérica* provocó la concertación de paces entre portugueses y el resto de potencias europeas, colocando a los lusos en el bando que buscaba desarticular el monopolio comercial. Sin embargo, además de suponer el cambio de su condición como

⁷⁷ Margarita Gascón, *Periferias imperiales... Op. Cit.*, p. 80-81

⁷⁸ Moutoukias, *Contrabando y control colonial... Op. Cit.*, p. 53-54.

aliados y vecinos del Río de la Plata, los portugueses vieron fuertemente obstaculizado el acceso a la ruta informal de la plata potosina, socavando, asimismo, la posibilidad del comercio atlántico con los enclaves de Angola y Guinea -a través de Brasil- por parte de las regiones sudamericanas. Holanda eliminó el lazo que sostenía con el Imperio en 1648, específicamente a partir de la Paz de Westfalia y los tratados de Münster y Osnabrück, con los que lograron formalizar su independencia del poder español. Esto fue sólo el inicio de un cambio en el conjunto de las relaciones internacionales que comenzaban a virar hacia una dirección clara, a saber: la pérdida de la exclusividad comercial en los enclaves americanos por parte de los ibéricos.

Valga recordar lo dicho hasta aquí: la importancia de los lazos regionales que permitieron dar a Buenos Aires su condición de *salida* alternativa hacia el Atlántico, asimismo, que esta condición fue propiciada por un interés local que buscó aprovechar el comercio, pero también por uno metropolitano que aseguró la defensa por medio de la ocupación territorial. Fueron los lazos al interior del continente los que mantuvieron activo el flujo de recursos y, de tal manera, activaron la salida de la producción local a cambio de las importaciones requeridas. Los mismos lazos regionales permitieron sustentar las necesidades del aparato bélico. En otras palabras, mientras los nexos con el interior del territorio fuesen fortalecidos, la posibilidad de mantener abierta la *puerta de la tierra* era mucho mayor.

En cuanto al aspecto comercial, la particularidad de Buenos Aires comenzaba a hacerse patente, el funcionamiento que imperaba en el puerto llevó a la corona a establecer medios exclusivos para manejar las relaciones con este territorio. Del mismo modo, instauró los instrumentos propios para asegurar que su excepcionalidad no colapsase el funcionamiento “regular” del monopolio. Los *registros* fueron una opción para coordinar la

relación entre monarquía y provincia. Veremos cómo por medio de ellos la corona sostuvo el contacto en los términos –legales y comerciales- que aseguraban el cumplimiento de sus designios. Centrarnos en el propósito de estas embarcaciones -desde la perspectiva imperial que las enviaba- permite dilucidar la organización que estos recursos, materiales y humanos, pretendieron instaurar. Cuando las condiciones de esta exclusividad comercial en los litorales del Plata queden claramente alteradas por la creciente injerencia exógena, podremos observar cómo mantener el puerto cerrado por motivos económicos contra los extranjeros y abierto ilegalmente al espacio atlántico, perpetuaron la continuidad de las contradicciones en el funcionamiento que debía sostenerse en las regiones australes del imperio.

Capítulo II: Contactos Imperiales. Medios de defensa y comercio.

Después de presentar un panorama general de la posición del puerto de Buenos Aires en el imperio español, así como los aspectos distintivos que caracterizaron a la región y su población, ahora nos concentramos en analizar un proceso en específico del desenvolvimiento de la gobernación. En el capítulo anterior enfatizamos parte de las necesidades militares que imperaron desde el principio del siglo XVII en Buenos Aires. Como fue expuesto, era necesario que la defensa, no sólo del puerto, sino de todos los asentamientos al interior, estuviese asegurada contra cualquier riesgo de invasión, territorial o comercial. Nuestro estudio de caso concierne al viaje de embarcaciones sueltas correspondientes a los capitanes Juan Tomás Miluti y aquellas de Miguel Gómez del Rivero, y el proceso por el cual obtuvieron la licencia real para partir hacia el puerto platense.

En los apartados siguientes nos limitamos a hablar sobre las condiciones y objetivos por los que fueron permitidos estos desplazamientos. Enseguida presentaremos de qué manera las necesidades defensivas se repitieron en la segunda mitad de la centuria, pero especialmente en su séptima década, para después abordar los instrumentos seleccionados por la corona española para neutralizar dicho escenario y así afianzar una organización adecuada a sus intereses en el Río de la Plata. En una última sección, pasamos a vincular tales instrumentos con el contexto internacional que englobaba tanto al imperio como a la región sudamericana, deteniéndonos en los casos de amenaza, es decir, los factores militares que obligaron a mantener un estado de excepcionalidad en las costas del Río de la Plata.; no será sino hasta el último capítulo que abordaremos a profundidad el proyecto

defensivo que fue planteado, enviado y dispuesto a través de las embarcaciones de estos capitanes

En la urgencia por un aparato defensivo coordinado y funcional, las noticias incluidas en las disposiciones reales del diecinueve de noviembre de 1671, que avisan de una alianza entre Francia e Inglaterra, resultaron alarmantes para el interés real. Mucho más si se encontraban maquinando un plan de invasión a Buenos Aires con el fin de concretar un establecimiento “[...] para introducir sus comercios y contrataciones”.¹ Tanto británicos como franceses emprendieron campañas militares contra Holanda, particularmente entre los años de 1672 y 1674, cuando ambas potencias acordaron un frente único contra este enemigo en común; ambos contaban con enfrentamientos precedentes, Inglaterra con la guerra de 1665-1667, mientras que los franceses externaron sus pretensiones sobre los Países Bajos desde 1667.² Lo cual, no obstante, no eliminó ni suplantó los embistes constantes contra la monarquía española (que terminó por aliarse con Holanda), perpetuando la amenaza y riesgo latente en que dicha corona se encontraba. Los objetivos de las potencias europeas estaban encaminados a eliminar el exclusivismo del comercio trasatlántico español, o dado el caso, de cualquier contraparte europea con presencia en el nuevo continente. Con ello, la defensa de las Indias Occidentales y de sus litorales ascendía en la jerarquía de la estrategia hispánica, aunado a que el conflicto no dejaba de presentarse en Europa misma. Ante el riesgo, se ordena al gobernador de Buenos Aires, José Martínez de Salazar, que:

¹ Archivo General de Indias, (en adelante AGI), signatura BUENOS_AIRES, número 3, Libro 8, folios, 80V-81V, *Real cédula al maestre de campo José Martínez de Salazar, caballero de la orden de Santiago, gobernador y capitán general de las provincias del Río de la Plata y presidente de la audiencia de Buenos Aires*, 19 de noviembre de 1671.

² Jonathan Israel, *The Dutch Republic The Dutch Republic. Its rise, greatness, and fall 1477-1806*, New York, Oxford University Press, 1995, p. 739-858, el autor delimita el inicio de la caída del poder holandés en 1672; sobre el enfrentamiento entre las potencias europeas ver: Wallerstein, *El moderno sistema mundial*, vol.2 México, Siglo XXI, 1984, Cap. 3 y p. 216-224.

Los Puertos y costas que comprehende Vuestro Gobierno (Paraguay, Tucumán y Río de la Plata) esten con toda prebencion y resguardo para poder resistir qualquiera ymbassion en casso que estas Armadas (como se rezelan) pasen a los Mares delas Yndias. Atendiendo mucho a tenerlos bien guarnecidos de gente y pertrechados de municiones; de suerte que si algun enemigo Pirata yntentare hacer hostilidad en ellos, halle la resistencia que Conviene; pues como teneis entendido de la preservasion de los Puertos depende la defensa Universal de esas Provincias.³

Fueran o no una exageración los datos presentados en la metrópoli española, existen referencias a los intentos de poblamiento perpetrados por ingleses en la región del Estrecho de Magallanes para estos años: el navegante Francisco de Seyxas y Lovera hace mención de los proyectos esbozados para ejecutar tal empresa, pero atribuye su fracaso a la preponderancia del conflicto europeo contra los Países Bajos, no obstante, a lo largo de su obra reincide en hacer mención de ellas, dejando poco clara la verdadera dimensión que alcanzaron las plazas pobladas.⁴ Buenos Aires demandaba un cuidado específico por ser la *puerta de la tierra*, ignorarla –repetimos- suponía un riesgo para la región al dejar a los foráneos a un paso del Cerro Rico lleno de plata. La reiteración de los posibles designios extranjeros de conquista no dejó de presentarse en los aspectos a considerar por la corona. Que los ingleses y franceses quisieran reavivar lo antes realizado por los holandeses en Valdivia en 1643, o al menos esta es otra de las noticias que llegaron al poder español, resultó en una reconsideración de la importancia defensiva de la región. Más adelante la

³ AGI, BUENOS_AIRES, número 3, Libro 8, folios, 80V-81V, *Op. Cit. Real cédula...*19 de noviembre de 1671

⁴ Francisco de Seyxas y Lovera, *Piratas y contrabandistas de ambas Indias, y estado presente de ellas (1693)*, edición, anotación y estudio preliminar de Clayton McCarl, Fundación Barrié, 2011, p. 150-162.

corona buscó que los foráneos: “no solo sean rechazados sino que queden con escarmiento [...]”⁵ en caso de concretar sus planes.

Como podemos observar, esta situación trajo reacciones claras por parte del imperio español y el virreinato de Perú en particular. Con la pujanza extranjera, se imponía la defensa de la minería peruana comprendida bajo el eje Potosí-Perú-Portobelo. Asegurar el envío regular del metálico potosino sólo podía lograrse si la plata no era sustraída de los flujos regulados por la metrópoli. Para resguardar los mercados y rutas privilegiadas por el poder metropolitano, los principales medios de defensa en las regiones del Atlántico y el Pacífico fueron las armadas defensivas de Barlovento y del Mar del Sur, respectivamente.⁶ No obstante, la corona hispánica reaccionó de maneras diferentes según la situación, fuesen ataques piratas, intentos de invasión o profuso contrabando, aunque todos con un factor común: los extranjeros. Para el caso bonaerense las reacciones principales yacieron en la regularización del comercio ilícito a través de las mercedes otorgadas a la ciudad, en un intento por vigilar el contacto con el comercio extranjero. Pero después, esta medida quedaría complementada con la implementación de navíos sueltos, cargados en Sevilla y con dirección al puerto sudamericano.

⁵AGI. BUENOS_AIRES, 3, L.8, f. 102R-103V, *Real cédula al gobernador y capitán de las provincias del Río de la Plata*, 30 de enero 1672.

⁶ Vid. Pablo Emilio Pérez-Mallaína y Bibiano Torres Ramírez, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1987; O'Donnell, Hugo, *España en el descubrimiento, conquista y defensa del Mar del Sur*, Mapfre, Madrid, 1992; Guadalupe Pinzón Ríos, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur: Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas 1713-1789*, México, UNAM, instituto de investigaciones históricas, instituto de investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2011; Bibiano Torres Ramírez, *La Armada de Barlovento*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1981; Manuel Alvarado Morales, *La ciudad de México ante la fundación de la armada de Barlovento. Historia de una encrucijada (1635-1643)*, México, COLMEX, 1983; José Manuel Serrano Álvarez, “La defensa naval del Atlántico. La gobernación de Cartagena de Indias en la segunda mitad del siglo XVII”, en: García Hernán, Enrique, y Maffi, Davide (eds.), *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica. Política, estrategia y cultura en la Europa Moderna (1500-1700)*, 2 vols., Madrid, CSIC / Laberinto / Fundación Mapfre, 2006, vol. I, p. 1007-1024.

- **Guerra y comercio a través de los navíos de registro.**

Los navíos sueltos, o bien, navíos de registro, funcionaron de manera paralela e independiente del sistema de flotas y galeones, haciendo contacto con puertos soslayados por las rutas oficiales. Junto a Cuba, Honduras, Venezuela, Santo Domingo o Puerto Rico, Buenos Aires se encontraba entre los puntos considerados por esta disposición. Los permisos y autorizaciones de estas licencias correspondían a la corona, de allí su tenor extraordinario, por lo que habría que diferenciar este funcionamiento de aquél permitido por las mercedes comerciales otorgadas a la población de Buenos Aires. Las mercedes eran una legislación del comercio local tolerado, mientras que los registros funcionaron como envíos directos desde la metrópoli.⁷ Los solicitantes y titulares del permiso tenían que completar una serie de requisitos para obtener la licencia deseada. Primero estaba la cuestión de prestar un servicio militar a la autoridad central, con distintas formas de saldarse. Así, por ejemplo, junto con las mercancías posibles a transportar se tenían que embarcar una cantidad de pertrechos militares destinados a la defensa del puerto al que arribaría la nave. Otra forma de satisfacer el servicio militar podía recaer en el pago del monto total de los artículos militares exportados, mismo que liquidaba el capitán de los barcos aún en la península, para después ser reembolsado en las cajas reales de Buenos Aires. La defensa que era canalizada por medio de estos métodos corría entonces por cuenta de la ciudad sudamericana, haciendo del financiamiento militar un efecto local; los desplazamientos fiscales como el *situado* proveniente de las arcas limeñas bien pudieron servir para estos fines. En algunos casos los propios capitanes llegaron a hacer préstamos

⁷ *Supra*, Cap. I, nota 63.

de dinero a la corona a manera de *servicio*. También estaba la posibilidad de que la manutención de la tropa durante el viaje corriese por cuenta del titular como prerequisite.⁸

Este servicio se sumaba al costo mismo de la licencia, el cual era proporcional al tonelaje de cada una de las naves que fueran autorizadas a realizar el viaje, preferentemente a manera de flotilla. Tanto el coste por tonelada, como la cantidad de embarcaciones, quedaban a consideración del poder central, gravando así el flujo extraoficial pero necesario hacia las colonias. Asimismo, por medio del pago del indulto, impuesto cubierto antes de emprender el viaje por el cual se perdonaban –de antemano- las irregularidades sobre lo embarcado y durante el trayecto, se permitió el ingreso de mercancías prohibidas que quedaban sin asentar en los libros de registro.⁹ Como a través de Buenos Aires se accedía a la plata del virreinato, gracias al fraude y contrabando cotidianos, podemos entender el porqué de la avidez por partir hacia el enclave porteño. Es decir, que la iniciativa por realizar el viaje y cumplir con el servicio marcial, recaía en la condición de tener la oportunidad de participar de la ilegalidad. En este sentido, la inclinación real por los registros, es decir, la creciente participación de los mismos en el tráfico, puede explicarse como otro método para intermediar la navegación hacia la *puerta falsa* y, con ello, ejercer cierto control -además de un beneficio económico/militar- en función del interés que se tenía por estas licencias; la metrópoli, de menos, obtuvo un provecho marginal.

Como podría esperarse, en más de una ocasión los principalmente interesados en estas licencias fueron extranjeros. Es preciso mencionar la creciente participación de Cádiz como punto de comercio, ya que este centro dio cabida a una mayor participación exógena,

⁸ Moutoukias, *Burocracia, contrabando y autotransformación de las élites. Buenos Aires en el siglo XVII*, Buenos Aires, Anuario del IEHS, III, Tandil, 1988, p 223-230.

⁹ Moutoukias, *Burocracia, contrabando y autotransformación...Ibidem.*, p. 226-227.

al tiempo que admitía embarcaciones con mayor volumen de carga, a diferencia de Sevilla.¹⁰ Por medio de acreedores españoles podían embarcarse las mercancías extranjeras, ocultas bajo la validez de prestanombres dispuestos a participar en estos negocios. También ocurría el transbordo clandestino de los bienes, de navíos extranjeros a las flotas reales, efectuado por “metedores” hispanos, personajes que incurrían en esta suerte de irregularidades una vez lejos de la costa. Finalmente, los extranjeros bien podían realizar el trámite burocrático para naturalizarse y legalizar su participación en la *Carrera*.¹¹ Con estos mismos métodos tuvo lugar la injerencia de otros reinos europeos en las licencias otorgadas para los navíos de registro. En otras palabras, las vías de acceso foráneo al flujo mercantil adquirieron también un origen metropolitano, no limitándose a un fenómeno propio de la localidad porteña, vecina de los portugueses. Resulta importante reiterar el uso que daban las potencias europeas a estos medios oficiales, ya que el monto del flete y el riesgo del viaje corriendo por cuenta española, servía al interés comercial de los reinos extranjeros, todo a través de, insistimos, filtros fiscales que permitían un margen de ganancia.¹² Este tráfico regulado aseguraba una respuesta a las necesidades defensivas y comerciales de los territorios australes, pues buscaba hacer innecesario el abasto proporcionado ilegalmente por parte de los extranjeros, así como asegurar una presencia militar en la forma de tropas y armamento para repeler a los indeseados. Habría que pensar entonces el vaivén de navíos

¹⁰Sobre este periodo *vid.* María Guadalupe Carrasco, González, *Los instrumentos del comercio colonial en el Cádiz del siglo XVII, 1650-1700*, Madrid, Banco de España, Servicio de Estudios, 1996, de la misma autora: *Comerciantes y casas de negocios en Cádiz (1650-1700)*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1997.; Iván Valdez Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, 2011, p. 97 y sig. Presenta el antagonismo entre ambos puertos en función de los parámetros de construcción que servían a los intereses comerciales de cada uno, que además buscaban implementar de forma oficial.

¹¹ Zacarías Moutoukias, *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*. Buenos Aires, Centro editor de América Latina, Bibliotecas Universitarias, 1988, p. 120 y Antonio Miguel Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Fundación El Monte / Sociedad Estatal Quinto Centenario / Diputación Provincial de Sevilla, Sevilla, 1993, p. 225-228.

¹² Moutoukias, *Contrabando y control colonial...Ibidem*, p. 124.

exógenos como contraparte del intercambio regulado por la metrópoli hacia la región, aunque con un origen de las mercancías similar. La solución a este rompecabezas, donde las arribadas a Buenos Aires eran directas e indiferentes al pretendido exclusivismo, o bien, necesarias para el abastecimiento militar a costa de dar salida a los bienes foráneos, reclamaba una respuesta particular.

El envío directo de embarcaciones desde Sevilla a Río de la Plata adquirió frecuencia y regularidad a partir de la segunda mitad del XVII. El mayor número de traslados autorizados cobra importancia debido a las crecientes necesidades bélicas en la región, alcanzando un punto álgido en la séptima década del XVII. Esto no se limitó a una reacción frente a los enfrentamientos en el interior, es decir, la defensa de la frontera chilena contra los pueblos autóctonos. Fue la presencia extranjera la que resultó un serio problema al momento de considerar la mejor defensa -económica y militar- que debía instaurarse en el Río de la Plata. La región tenía importancia estratégica como punto de desembarco y primer frente defensivo contra cualquier avance continental en dirección a Potosí, explicando su ascenso en la jerarquía de todo el sistema colonial de explotación.

CUADRO 1**Sumas libradas y servicios prestados a la corona por los navíos de registro a Buenos Aires 1648-1702**

Quinquenio	Licencias	Monto	Préstamos	Transporte de autoridades	Transporte de tropas	Transporte de armas	Financiación armas y tropas
1648-1652	3	s/d	-	1 misión jesuita	-	40 tons.	s/d
1653-1657	1	s/d	-	Gobernador Baygorri	-	s/d	-
1658-1662	2	10,000	-	1 misión	100 soldados	80 tons.	Parcial
1663-1667	1	15,000	-	Audiencia de Buenos Aires, Gobernador de Chile y 2 misiones	200 soldados	40 tons.	-
1668-1672	2	35,900	-	-	125 soldados	50 tons.	54,000
1673-1677	2	51,603	9,000	Gobernador de Buenos Aires y Tucumán 1 Misión	530 soldados	-	Rancho de soldados
1678-1682	1	32,736	9,000	-	300 soldados	40 tons.	-
1683-1687	1	24,528	9,000	Familias de Canarias	-	-	-
1688-1692	-	-	-	-	-	-	-
1693-1697	1	32,250	9,000	s/d	300 soldados	-	-
1698-1702	2	40,000	s/d	s/d	Hubo; sin cifras	Ídem	-

Fuente: Zacarías Moutoukias, *Burocracia, contrabando y autotransformación de las élites. Buenos Aires en el siglo XVII*, Buenos Aires, Anuario del IEHS, III, Tandil, 1988.

Con anterioridad se habían utilizado estas técnicas para trasladar toneladas de armas, tropas para Arauco y Buenos Aires, al igual que misiones y autoridades, como lo fueron la audiencia rioplatense o gobernadores de Chile y Tucumán. Efectivamente, como lo muestra el primer cuadro,¹³ es claro que supusieron una inyección regular de recursos y elementos militares en todo el espacio sudamericano, engrosando los medios de autoridad en estas provincias, así como a través de las misiones jesuitas en Paraguay (igualmente cargadas de atributos defensivos). Del mismo modo, el monto de las licencias de viaje pagadas -cantidad que incluye el total de indultos generados a lo largo de cada travesía- y los préstamos para cubrir el pago de armas y hombres, se tradujeron todos en beneficios característicos del sistema de navíos sueltos.

- **Los registros y la disolución de la audiencia de Buenos Aires.**

La participación de los registros en el comercio directo con Buenos Aires adquirió primacía como contramedida a la presencia extranjera en el virreinato peruano, y en América en general, como veremos más adelante. Si bien estas licencias otorgadas por la corona debían complementar su participación con un servicio militar -facilitando el suministro necesario de la región- no fueron los únicos medios impuestos para remediar la defensa local. Como aspecto complementario se instituyó la creación de una audiencia en Buenos Aires en 1661, pero fundada oficialmente en el puerto sino hasta 1663.¹⁴ El designio tuvo lugar gracias al servicio prestado por el capitán de registros Ignacio de

¹³ Ver cuadro 1, fuente: Moutoukias, *Burocracia, contrabando y autotransformación...Op. Cit.*, p. 248; También, para un desglose de cada registro *vid.* Moutoukias, *Contrabando y control colonial...Op. Cit.*, p.79 y 95, el apéndice del capítulo III incluye el nombre del titular, número de navíos, nombre y tonelaje permitido de las embarcaciones, monto de la licencia y del indulto pagado por mercancías sin registrar, los servicios militares prestados por el capitán y fecha aproximada de arribo a Buenos Aires.

¹⁴ Las órdenes que mandaban la creación de la audiencia se encuentran en: *Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias*, Libro II, título XV, ley XIII, reproducción de la edición de Julián Paredes de 1681, consultada en línea en el Fondo Antiguo de la Universidad de Sevilla, última visita realizada el 10/01/2016, en: <http://fondosdigitales.us.es/fondos/libros/752/14/recopilacion-de-leyes-de-los-reynos-de-las-indias/>.

Maleo, quien por este concepto transportó al conjunto de autoridades, dos misiones jesuitas destinadas a Paraguay, además de soldados para engrosar el frente chileno; en el primer cuadro, este registro es el único dentro del quinquenio que va de 1663-1667. La institución tuvo por jurisdicción las provincias de Tucumán, Paraguay y Río de la Plata, separándose entonces del radio de acción de la audiencia de Charcas. Dos eran los objetivos que debía cumplir 1) aumentar el número de pobladores en el puerto y 2) contener el comercio fraudulento. El primero de éstos, efectivamente, tenía un trasfondo militar y económico, mientras que el segundo aboga por el mayor control del flujo mercante.

En cuanto al crecimiento del puerto, cuando la audiencia tomó en sus manos la tarea de fortalecer la posición hispana, esto ya estaba en camino gracias al beneficio que las mercedes comerciales facilitaron, atrayendo el flujo demográfico.¹⁵ Asimismo, el factor militar jugó un papel de importancia en la inyección de población. Así, la cuarta década del siglo XVII marca el momento en el que las preocupaciones bélicas se alejan de Chile para recolocarse en Río de la Plata.¹⁶ Con ello la guarnición del puerto inicia un crecimiento paulatino hasta alcanzar el punto más alto de ensanchamiento demográfico en la séptima década de la centuria. Los cálculos de la densidad poblacional del lugar presentan un aumento de cinco mil individuos en la región urbana y el campo -sin incluir la guarnición militar- a cuatro mil doscientas personas (sólo en la ciudad) más quinientos miembros de la guarnición, misma que aumentaría gradualmente hasta los mil efectivos a finales de siglo.¹⁷

¹⁵ Nicolás Besio Moreno, *Buenos Aires, puerto del Río de la Plata, capital de la Argentina. Estudio crítico de su población*, Buenos Aires, Talleres Tuduri, 1939, p. 424-425, citado en: Moutoukias, *Contrabando y control colonial...Op. Cit.*, p. 35-43; resultado de la investigación de Besio Moreno, también está el análisis de: Ruggiero Romano, *Coyunturas opuestas: La crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*, México, El Colegio de México, 1993, p.133, donde presenta “grosso modo” un crecimiento demográfico aproximado de 3,359 habitantes en 1658 a 8,908 en 1720.

¹⁶ Margarita Gascón, *The Southern frontier of the Spanish Empire, 1598-1740*, Canadá, Ottawa, University of Ottawa, 1996, p. 133-134.

¹⁷ *Idem.*

La presencia de la institución ayudaría a evitar tener que trasladarse hasta la audiencia de Charcas para demandar solución a un litigio legal, asegurando que los pobladores no tuviesen que abandonar la región, es decir, haría de la presencia demográfica un factor menos flotante. Con su formalización, también se anticipaba que los problemas legales fuesen atendidos con mayor prontitud, aunando a la concentración de individuos.

En este sentido, el resto de poblaciones al sur del virreinato peruano, principalmente Córdoba y Mendoza, quedaron integradas al sistema defensivo a través de los apoyos que debían otorgar a los soldados que se trasladaban hacia Chile, pasando por Buenos Aires, desde la capital española. A partir de 1641 Córdoba es designada como plaza de armas, obligándole a prestar auxilio a Buenos Aires en caso de ser necesario.¹⁸ En añadidura, en 1661 se autoriza la capacidad del gobernador porteño para reclutar indígenas provenientes de las reducciones jesuíticas del Paraguay, mismas que fueron elevadas a la categoría de “milicias del rey” en 1647.¹⁹ De este modo también quedaban subordinados al propósito marcial los equinos -y ganado en general- que posibilitarían la creación de escuadras de caballería, coordinando así todos los posibles recursos de la región bajo una misma estrategia defensiva.²⁰ Por lo tanto, debemos considerar que la región estaba proyectada como un espacio a ser defendido y regulado en conjunto, de manera que los efectivos de otros territorios (una fracción del total de su población) podían engrosar el frente militar del puerto, al tiempo que las distintas gobernaciones quedaban comprendidas bajo la jurisdicción de una audiencia. Tales disposiciones gubernativas y demográficas buscan

¹⁸ *Idem.*

¹⁹ Lía Quarleri, *Rebelión y guerra en las fronteras del Plata: guaraníes, jesuitas e imperios coloniales*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 2009, p. 89.

²⁰ Margarita Gascón, *The southern frontier... Op. Cit.*; esto mismo es recuperado en: Margarita Gascón, “La articulación de Buenos Aires a la frontera sur del Imperio español, 1640-1740”, en: *Anuario IEHS*, N°13, Tandil, 1998, p. 200-201, este artículo presta principal atención a la participación de Buenos Aires en la tarea de suministrar artículos al ejército chileno para sostener la frontera. Los nexos no fueron sólo en dirección a Buenos Aires, pues el puerto también participó en el sostenimiento del ejército apostado en la frontera sur.

privilegiar la integración defensiva de todo el espacio peruano, aglomerando recursos y población, al igual que objetivos y estrategias generales.

El segundo aspecto, es decir, la regulación del comercio, aunque fuese canalizado de manera alternativa a través de los registros y aún con la presencia de la audiencia, no significó la erradicación total de la navegación ilegal. Efectivamente, en el sentido particular del enfrentamiento contra el fraude, la labor de la nueva institución apenas pudo completarse, puesto que en más de una ocasión quedó clara la activa participación de los miembros de ella en actos y operaciones ilícitas. El fraude cotidiano vinculaba a comerciantes de múltiples orígenes, tanto con militares como con oficiales reales, en actividades contrarias a *todos* los designios metropolitanos. Como mencionamos, tesoreros que se limitaron a pagar un indulto por sus tratos irregulares eran perdonados e incluso llegaron a recupera su cargo, o bien, contadores que organizaban almonedas fraudulentas para ingresar géneros prohibidos, militares que almacenaban estos bienes y gobernadores que lo permitían. Todos son casos que se repitieron a lo largo del periodo de vida de la institución y que resultaron en un funcionamiento dudoso e insuficiente para efectos de los designios hispánicos.²¹

Las cartas acordadas entre el Consejo de Indias -a través del Consejo de Cámara²²- y distintos presidentes de la Casa de la Contratación, nos permiten abordar el registro

²¹ *Supra*. Cap. 1, nota 53.

²² La Cámara de Indias funcionó de forma intermitente como una junta consultiva del Consejo de Indias, una “subcomisión” específicamente dedicada a otorgar nombramientos, gracias y mercedes. Así, la “provisión de todos los cargos i oficios, prelacías, i beneficios que requieren título o cédula de Su Magestad, dándose por gracia y merced” corresponden a la Cámara, lo anterior indica que la prerrogativa real que eran los navíos de registro estaba dentro de sus competencias, Antonio de León Pinelo, Archivo General de Indias, signatura: Indiferente General, 827, *Relación de los despachos que tocan distintamente a los Consejos Real y de la Cámara de Indias*, 1644, citado en: José Antonio Escudero López, “La creación del Consejo de Cámaras de Indias”, en: Feliciano Barrios Pintado (coord.), *Derecho y administración pública en las Indias hispánicas: actas del XII congreso internacional de historia del derecho indiano (Toledo, 19-21oct. 1998)*, Cuenca, Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2002, T.I., p. 622-635, este documento está incluso a manera de primer apéndice dentro de la obra de Escudero López, correspondientes a p. 650-657; para una

efectuado por parte de Juan Tomás Miluti en 1671. También se abordan las órdenes encontradas en las cédulas reales, enviadas con el capitán. Tomamos el caso por ser representativo de la concepción que tuvo la corona sobre estas permisiones para enviar pertrechos y mercancías a la región, denotando el porqué de su regularidad. Pero Miluti no fue el primero ni el último registro en realizar el viaje. Recordemos que el registro de Miluti, posterior a la instauración de la audiencia, sirve también para abordar el procedimiento por el cual se disolvió ésta, tema de nuestro principal interés y no así sus años de funcionamiento. Efectivamente, los registros funcionaron -con bastante claridad- como instrumentos para financiar, articular y aquí para re-articular el sistema defensivo y estatal deseado, al menos en este puerto.

- **Registro de Juan Tomás Miluti, 1671**

Nuestro solicitante tuvo que pasar por una serie de indecisiones por parte de la corona para realizar el viaje. En primera instancia, después de pregonarse públicamente la concesión de licencias a los puertos cerrados, éstas se otorgaban a aquél que participara con una suma considerable como pago por la autorización. Sin embargo, el concurso por el permiso también se atenía a una selección de los posibles agentes. Cuando Miluti propone un pago de once mil pesos, su oferta y la concesión -hecha en marzo de 1671- son anuladas por el Consejo de Indias para dar preferencia al servicio de dieciséis mil pesos realizado por Martín de Ayzate.²³ Dicha suspensión se revocó inmediatamente al admitirse que el mayor interesado en los viajes de Ayzate era el capitán “Ygnacio de Maleo”, quien había incurrido en una serie de tratos ilegales con comerciantes extranjeros durante sus viajes con registros

aproximación general: Pedro Pérez Herrero, *La América Colonial, 1492-1763: política y sociedad*, Madrid, Síntesis (col. Historia de España, 3er Milenio Vol. 18), 2000, p. 167.

²³ AGI, BUENOS_AIRES, 3, L.8, f. 52R-52V, *Carta acordada de la cámara al presidente y jueces de la casa de la contratación*, 3 de noviembre 1670; 59R-60R, *Carta acordada del consejo al Marqués de Fuentelsol, presidente de la contratación*, 1 de marzo 1671; 60V-61R, *Carta acordada de la cámara al presidente de la contratación*, 24 de marzo 1671.

en 1658 y 1663 a Buenos Aires; este último año en que colaboró con el traslado de autoridades.²⁴ La cámara responde entonces con la reasignación de la licencia a Miluti para viajar con una flotilla de un navío de trescientas toneladas llamado “Santo Tomás de Villanueva” y el patache “San Antonio” de cincuenta. Se admite la permisión con el agregado de que: “suplirá lo necesario para comprar las armas, pertrechos y municiones que se an de remitir a aquel puerto, y llevarlos, liberándoseles en las cajas reales del, lo que supliere para este efecto, y lo que importare el flete del”.²⁵ Así, los importes del sistema defensivo y el coste del traslado viajaban en los registros. Como servicio agregado al precio de la licencia (ahora de doce mil pesos), se agrega el transporte de *armas, pertrechos y municiones* a Chile, cuya composición se modificará según la disponibilidad y requerimiento de los mismos. La necesidad del envío de los recursos militares llegó a tal grado que atrasó la partida de Miluti hasta que se supliera la mayor cantidad de balas, esmeriles, lanzas, etc., porque: “assí se acude mas abundantemente a la prevención y defensa del puerto de Buenos Ayres que es tan codiciado”.²⁶

Otro de los tantos cuidados que tuvo la corona respecto al comercio directo era el arqueo de las embarcaciones y, con ello, el monto que se debía pagar por este concepto, en este caso cinco ducados por tonelada. Al respecto Miluti se sometió a más de una inspección de las dos embarcaciones con las que viajó. Si bien su patache tenía licencia para cincuenta toneladas, finalmente tuvo permiso de navegar con un bajel de ciento noventa y nueve, a condición de ocupar la demasía específicamente para el transporte de

²⁴ AGI, BUENOS_AIRES, 3, L.8, f. 64V-65V *Carta acordada de la cámara al presidente de la contratación*, 21 de Mayo 1671. Las operaciones del capitán Maleo pueden verse en: Moutoukias, *Contrabando y control colonial...Op. Cit.*, p. 86 y 107.

²⁵ AGI, BUENOS_AIRES, 3, L.8, f. 68R-69V, *Carta acordada de la cámara al presidente de la contratación*, 16 de julio 1671.

²⁶ AGI, BUENOS_AIRES, 3, L.8, f. 70V-71V, *Carta acordada de la cámara al presidente de la contratación*, 14 de agosto 1671.

los pertrechos. Asimismo, el navío con licencia de trescientas toneladas tenía cuarenta y seis extra, lo que elevó el total de derechos a pagar por el ajuste total.²⁷ Sin embargo, a través de registros del Consejo de Indias sobre el tonelaje de los barcos durante viajes a Tierra Firme y Nueva España, se advirtió que el buque “Santo Thomas de Villanueva” se había arqueado en cuatrocientas ochenta y seis, mientras que el patache “San Antonio” repuntaba las doscientas cincuenta, razón suficiente para ordenar una intervención oficial para constatar el verdadero total del monto a pagar.²⁸ En caso de cubrir la demasía, no obstante, el permiso para navegar seguiría en efecto sin mayores problemas.

El viaje de más de quinientas toneladas pareció altamente alarmante para el Consulado de Comerciantes, el cual puso a consideración de la corona la prudencia de este envío fuera del sistema de flotas y galeones. Entre las mercancías embarcadas junto a los suministros militares se menciona cantidad de ropa y textiles, aunque su procedencia queda indefinida. El consulado repara en: “la poca salida que tendrían en Puertovelo las mercaderías que llevase la flota de Tierra Firme [...]”,²⁹ por lo que solicitan que los registros esperen a salir al mismo tiempo en conserva de galeones, para perjudicar en el menor grado posible a la feria y a los mercaderes de Perú. Así, “en cuanto parece conveniente”, agrega la reina gobernadora Mariana de Austria, se prolonga la partida de Miluti hasta nuevo aviso. De llegar primero los bienes a las costas platenses -antes de efectuarse la feria- parte de la demanda de los mercados coloniales estaría satisfecha, afectando el privilegio supuesto por el control monopolista. La añoranza por una eficiencia comercial estaba inscrita, no obstante, en una pluralidad de estrategias y factores que

²⁷ AGI, BUENOS_AIRES, 3, L.8, f. 73V-74V, *Carta acordada de la cámara al presidente y jueces oficiales de la casa de contratación*, 19 de septiembre 1671.

²⁸ AGI, BUENOS_AIRES, 3, L.8, f. 76V.-77V, *Carta acordada del consejo al presidente y jueces de la casa de contratación*, 20 de octubre de 1671.

²⁹ AGI, BUENOS_AIRES, 3, L.8, f. 79V-80R, *Carta de la reina gobernadora al presidente y jueces de la casa de contratación*, sin fecha.

abogaban por el funcionamiento que debía imperar en el puerto del Río de la Plata, de manera que resultase provechoso para el *bando* que era la corona hispánica. Efectivamente, las condiciones que obligaban a una respuesta particular e inmediata no se hicieron esperar.

En oposición al funcionamiento pensado por el Consulado de Comerciantes, el mismo Tomás Miluti expuso su caso. Las razones por las que abogó ante el Consejo de Indias remarcaban los prejuicios militares que seguirían de esperar a realizar el viaje en conserva de galeones –contrario a cómo lo habían hecho antes otros registros bajo escolta estricta. La estrategia cambiaba: “porque en ocassion de las noticias que se tuvieron de que algunos navios de Ynglaterra habían pasado al puerto de Valdivia, se previnieron cantidad de armas para remitir al Governador de Chile”.³⁰ Noticias que se sumaban a las antes mencionadas sobre la alianza entre las compañías de comercio inglesa y francesa. Argumentación que le valió la confirmación de su viaje sin acompañamiento a Buenos Aires,³¹ rompiendo el sistema de flotas y galeones con un permiso real.

³⁰ AGI, BUENOS_AIRES, 3, L.8, f. 103V-111R, *Real cédula al presidente y jueces oficiales de la casa de contratación*, 31 de diciembre 1672, Aprobación del asiento ajustado con Juan Tomás Miluti.

³¹ AGI, BUENOS_AIRES, 3, L.8, f. 114R-114V, *Carta acordada del consejo al presidente de la casa de contratación don Gonzalo Fernández de Córdoba*, 27 de enero 1672.

Anexo 1: Suministros militares embarcados en el registro de Miluti.³²

2,200 balas de 8lb.	200 yerros de lanzas
1,000 balas de 7lb.	200 recatones
1,400 balas de 4lb.	25 quintales de balas de arcabuz
500 balas de 2lb.	6 pedreros
600 balas de 4lb para 6 pedreros de bronce	8 anclotes de fierro
60 balas de 4lb para seis esmeriles	16 calabrotos de 8 pulgadas
200 arcabuces con sus frascos y frasquillos	2 carros matos herrados
100 partesanias	1 cabria con roldanas
1 martinete/escaleta con su alzaprima	23 quintales de pólvora
6 piezas de jarcia de 5 pulgadas	1 campana mediana
6 piezas de jarcia de 3 y media pulgadas	2,500 varas de lona
2 piezas de jarcia delgada	20 quintales de brea
20 barricas de alquitrán	2 cajones de clavazón de escora
2 quintales de hilo	1 arroba de tachuelas
2 piezas de escora	4 cajones de clavos 2 de alfajía y 2 de barrote

En cuanto al viaje y llegada de él a Buenos Aires, podemos presentar las noticias que solicita el presidente de la Contratación al Consejo de Indias sobre este capitán, pues no se había tenido información alguna respecto de su llegada a América.³³ En carta del nueve de febrero de 1674 el Consejo advierte que el gobernador Salazar, y después los oficiales de la real hacienda, confirmaron en escritos del veintiuno de marzo de 1673 y veintiocho de junio del mismo año –respectivamente- la llegada de los navíos de Miluti al litoral platense, esto, no obstante, no ocurrió sin percances. Ambas partes mencionan que primero fue divisado el patache “San Antonio” el dos de julio de 1672, con religiosos y parte de la carga militar destinada a Chile. La embarcación de mayor tamaño fue afectada por el clima de tormentas constantes, a tal grado que juzgaron pertinente arribar de emergencia a Río de Janeiro. Una vez en el puerto brasileño, el capitán se dedicó a tratar los daños causados a la

³² AGI, BUENOS_AIRES, 3, L.8, f. 103V-111R, *Real cédula al presidente y jueces oficiales de la casa de contratación*, 31 de diciembre 1672, Aprobación del asiento ajustado con Juan Tomás Miluti

³³ AGI, BUENOS_AIRES, 3, L. 8, f. 240V-242V, *Carta acordada del consejo a don Gonzalo Fernández de Córdoba, presidente de la contratación*, febrero 1674.

embarcación, pero también los provocados a los géneros abordo, particularmente los textiles empapados por los malos tiempos.

Para salvar la nave y su negocio, adquirió cantidad de madera (a cambio de una parte del contenido abordo) destinada a las reparaciones pertinentes, particularmente menciona cerrar las fugas de agua (el calafateado) y el carenado, es decir, la labor regular y obligada de limpiar la parte del casco sumergido que, por tanto, a la larga queda infestado de organismos perjudiciales para el funcionamiento óptimo del barco. Pero los costos de reparación, la dificultad de vender parte de sus mercancías en un mercado aún surtido por géneros del Perú o por registros anteriores, así como la falta de cooperación por parte de la “gente de mar” para apresurar la salida -aseguró Miluti en sus noticias- no le permitieron partir sino hasta tres meses después. El barco “Santo Thomas de Villanueva” fue avistado en las costas de Buenos Aires el 24 de octubre.³⁴ No resulta extraño sospechar de este suceso, pues tal contacto ilegítimo bien pudo significar más de una operación fraudulenta, desde la compra de esclavos hasta la embarcación y/o desembarco de géneros sin permiso alguno. También sabemos que, por este *desliz*, el capitán de registros se limitó a pagar un indulto de tres mil pesos para obviar tal actuar tan contraproducente.³⁵ Miluti arribó, pese a todo, y con él las órdenes sobre la nueva organización pensada para su puerto de destino.

Con el capitán viajaron las órdenes para la desintegración de la audiencia, ya que: “no han resultado los efectos que se esperaban ni logrados los fines que dieron motivo a su erección por otras justas consideraciones del real servicio”.³⁶ Estas son cédulas reales firmadas por la reina regente, Mariana de Austria, que informaban ampliamente sobre los

³⁴ *Ídem.*

³⁵ AGI, BUENOS_AIRES, N. 3, L. 8, f. 282V, *Carta acordada del consejo a los jueces oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla*, 16 de agosto 1675.

³⁶ AGI, BUENOS_AIRES, 3, L.8, f. 93R-95R, *Real cédula al conde de Lemos, primo, virrey, gobernador y capitán general de las provincias del Perú*, 31 de diciembre 1671.

planes centrales para esta su gobernación, ahora nos extendemos al respecto. La conservación y protección de los territorios dejaba de ser un tema secundario al provecho mercantil en tanto éste dependía de aquél, como lo reflejan las reacciones metropolitanas. Desde la capital se buscó considerar el conjunto del territorio ocupado, atener su estrategia a la magnitud del espacio por administrar. Por lo tanto, si bien el lucro comercial del régimen de flotas y galeones era preponderante, no se podía evadir la defensa de los litorales saturados por la presencia extranjera. De erradicarse la actividad de éstos (el comercio y provisión por vías no ortodoxas), aún fraudulenta, aún ilegal, se anticipaba el riesgo de toda la región. Por ello la resistencia metropolitana a establecer medidas fulminantes en contra del vaivén de registros al puerto. Miluti pudo embarcarse gracias a tener por propósito y justificación un fin militar: contrarrestar las ofensivas atlánticas, ciertamente encarnando un “instrumento de guerra y comercio”³⁷ necesario para solventar las insuficiencias defensivas y el abasto de la población. En este funcionamiento esperado del sistema de flotas y galeones, “lo conveniente” para la corona no siempre lo era para los *cargadores* en Sevilla o para los mercaderes limeños. Lo que logró realizar la metrópoli a través de este registro fue integrar los designios militares que creía adecuados para el sostenimiento de la región y resguardo del territorio. Resultando más claras las consideraciones que terminaron por motivar la salida extraordinaria de Miluti.

Estas reales cédulas del treinta y uno de Diciembre de 1671 que arriba comentamos y que versan sobre la disolución de la audiencia,³⁸ estaban dirigidas a Pedro Antonio

³⁷ Iván Valdez Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado...Op. Cit., cf. Cap. I.*

³⁸ AGI, BUENOS_AIRES, 3, L.8, f. 93R-95R, *Real cédula al conde de Lemos, primo, virrey, gobernador y capitán general de las provincias del Perú*, 31 de diciembre 1671; f. 95R-96V, *Real cédula al presidente y oidores de la audiencia de la ciudad de la Trinidad y puerto de Buenos Aires*, 31 de diciembre 1671; f. 97R-97V, *Real cédula al maestro de campo don José Martínez de Salazar, caballero de la orden de Santiago, gobernador y capitán general de las provincias del Río de la Plata*, 31 de diciembre de 1671; f. 97V-100R, *Real cédula al presidente y oidores de la Audiencia de la ciudad de la Plata, provincia de Charcas*, 31 de

Fernández de Castro³⁹, conde de Lemos y virrey de Perú, a la real hacienda de Potosí, a la audiencia misma -particularmente a su presidente- y a su análoga en Charcas en el Alto Perú. En primer lugar, con el fin de evitar la continuación de sus funciones, se ordena hacer público y sin dilación alguna el mandato real el mismo día en que fuera recibido el despacho. Asimismo, se ordena la reintegración de las provincias de Río de la Plata, Paraguay y Tucumán a su antigua jurisdicción, es decir, a la audiencia de Charcas, volviendo ésta a ser la encargada de solucionar los pleitos locales; entre ellos los casos de fraude. De tal manera que la proximidad de la institución jurídica y, por lo tanto, el menor esfuerzo de desplazamiento requerido, conjugados con la posibilidad de resolver los litigios en el puerto mismo, quedaban abolidas. Siguiendo estos aspectos de tono gubernamental, también se presenta la posibilidad de trasladar la audiencia a Tucumán –específicamente a Córdoba- donde se podría complementar su actividad con la aduana allí presente. Esto procuraba un establecimiento que resguardase el paso de las mercancías hacia el interior y la salida de metales de manera más eficiente y concentrada; además de encontrarse esta ciudad mucho más próxima al puerto, atenuando el problema que significaba regresar a la jurisdicción anterior del Alto Perú.

Por otra parte, quedó determinada la existencia de un solo gobernador y capitán general, reflejando con ello la continuidad de la tonalidad bélica enfatizada en la provincia. Lo anterior condujo a la eliminación de los cargos emitidos por la audiencia (con ciertas excepciones, como los otorgados por el Consejo de Indias o el rey), quedando éstos sin efecto de manera inmediata. Lo anterior, muy probablemente, era una medida en contra de los individuos que la metrópoli consideró permitieron el comercio directo. Sin embargo

diciembre 1671; f. 100R-101R, *Real cédula a los oficiales de la real hacienda de la ciudad de la Plata y villa de Potosí, en la provincia de Charcas*, 31 de diciembre 1671.

³⁹ Aún, pues ya había fallecido a principios del mismo mes.

también se termina por respetar los cargos vendibles, los cuales incluso abrieron la puerta al fraude con mayor claridad. Lo que podemos agregar sobre los motivos que llevaron a la corona a la destitución de ciertos oficios son las noticias que Don Manuel de Lira facilita a la reina gobernadora, en enero de 1672, sobre el movimiento naviero en Buenos Aires. Dicho individuo, enviado extraordinario en las Provincias Unidas de los Países Bajos:

[...] ha remitido una memoria con diferentes noticias que a tenido de fraude que se cometen en el comercio de las Indias admitiendo en los Puertos de ellas navios extranjeros y dejándolos contratar e introducir libremente la ropa y mercaderías que llevan sacando en su retorno Plata y otros generos en grave perjuicio del servicio del Rey [...]⁴⁰

La memoria deja en claro el conocimiento que tuvo la corona sobre las irregularidades, tanto de su origen holandés como de sus agentes, pues agrega que: “esto no se pudiera Executar sino cooperaran en el Fraude los Vezinos de esos Puertos y algunos ministros dellos”.⁴¹ Asimismo, las noticias sobre las anomalías también provinieron de América, en este caso el licenciado Don Diego Ybañez de Faria, ahora ex fiscal de la audiencia, advirtió a la metrópoli que los navíos arribados:

[...] no registran la quarta parte de lo que cargan a la yda ni a la vuelta, siendo esto imposible de haveriguar para Remediarlo, respeto de que las Guardas que se ponen para evitar estos fraudes, como personas que solo tienen atención a que les valga mas, se dejan coechar encubriendo la verdad de lo que se embarca y desembarca[...]⁴²

⁴⁰ AGI, BUENOS_AIRES, 3, L.8, f. 113R-114R, *Real cédula al gobernador y capitán general de las provincias del Río de la Plata*, 21 de enero 1672.

⁴¹ *Ibid.*

⁴² AGI, BUENOS_AIRES, 3, L.8, f. 150R-151R, *Real cédula al maestro de campo don José Martínez de Salazar, caballero de la orden de Santiago, gobernador y capitán general de las provincias del Río de la Plata*, 2 de agosto de 1672.

Claramente, lo dicho fue reenviado al gobernador Martínez de Salazar para refrendar la obligación que tenía de impedir tales prácticas. Esto nos devuelve a las conjeturas que dieron pie a la destitución de varios funcionarios, mas no cuáles. Sobre este punto vale la pena detenerse, ya que no poseemos información sobre la totalidad de ministros removidos, específicamente si, de hecho, tuvieron antecedentes contrabandistas. Pero lo mismo puede decirse sobre los cargos conservados por designio real, sus antecedentes comerciales nos eluden. Lo que resulta claro es la cotidianidad y conocimiento de las irregularidades, apuntando con toda claridad a los responsables, es decir, a la población misma: vecinos, ministros y guardas del puerto. Los sobornos que así se admitían se sumaban al ingreso monárquico en concepto de gravámenes estipulados, derivados ya sea de las licencias y las mercancías registradas o por medio del indulto pagado por aquellas sin registrar.

Asimismo, la real hacienda de Potosí queda advertida de no dejar de enviar los montos destinados a los salarios de aquellos ministros eliminados, ya que tal cantidad pasaría a acrecentar los recursos defensivos de la región. Este ingreso de tres mil ducados queda propuesto para: “engrosar el presidio y prevenir alguna cavalleria que corra la dicha costa, por tenerse entendido que siendo tan dilatada no puede sin ella estar defendida ni presidiada”.⁴³ La última solicitud es altamente significativa, ya que realiza una clara consideración de las necesidades bélicas en el espacio platense. Es preciso recordar que existió un contrabando que no siempre era filtrado por los medios estatales del puerto, de manera que, en algunos casos, el ingreso fiscal derivado de la introducción directa e ilegal de mercaderías a la región no tenía lugar. La extensión del terreno -esta amplitud de costa propensa a ser invadida- determina la necesidad de una caballería que pueda servir como

⁴³ *Vid* notas 36 y 38.

vigía si se diera el caso de una arribada maliciosa, así como un primer contingente destinado a responder a cualquier desembarco extranjero, su captura y embargo definitivo. Lo cual podría dar lugar, a su vez, a subastas y almonedas fraudulentas perpetradas por miembros de la audiencia, nuevamente, como medio alternativo para blanquear e introducir las mercancías embarcadas. La caballería permitiría, idealmente, reducir ese margen de negocios que esquivaban los gravámenes regulares al comercio prohibido. Dicho monto extra de situado corresponderá al salario destinado, como podremos verificar, a los quinientos soldados que serían transportados a cargo de Gómez del Rivero. En este permiso inmediatamente posterior al del capitán Miluti, el tono del servicio llegaría a una sobredimensión de las necesidades bélicas depositadas en el puerto. Con el proceso de Miguel Gómez del Rivero⁴⁴ desarrollaremos la serie de recursos y modificaciones militares refrendadas por la metrópoli para asegurar la defensa del territorio que pretendía obtenerse con el tribunal. Puntualicemos también que los suministros a bordo de los navíos de Miluti tenían por destino Chile y no Buenos Aires, en cambio, el peso del servicio de Gómez del Rivero recayó en su totalidad en las inmediateces de la *puerta falsa*.

- **Registro de Miguel Gómez del Rivero, 1673**

A diferencia de Miluti, Rivero tuvo licencia para salir de y regresar a Cádiz en dos navíos artillados y con una carga aprobada de seiscientas toneladas. Con el permiso de transportar fierros y “otros géneros”, podría traer al regreso cueros para vender en la metrópoli. También tuvo la obligación de transportar tropas, municiones, armas y al nuevo gobernador de Buenos Aires, el cual reemplazaría al entonces gobernador y presidente de la

⁴⁴ AGI, BUENOS_AIRES, 3, L.8, f. 141V-143R, *Carta del secretario al presidente y jueces oficiales de la casa de contratación*, 21 de junio 1672; sobre el arqueamiento y pago de derechos sobre la carga de los barcos: AGI, BUENOS_AIRES, 3, L.8, f. 144V, *Carta acordada del consejo al veedor Juan de Landaeta*, 20 de julio 1672; 145R-146R, *Carta acordada del consejo al veedor Juan de Landaeta*, 23 de julio 1672; f. 146R-147R, *Carta acordada del consejo a don Miguel Gómez del Rivero*, 23 de julio 1672; f. 147R-148R, *Carta acordada del consejo a don Miguel Gómez del Rivero*, 30 de julio 1672.

audiencia José Martínez de Salazar. De forma similar se hicieron una serie de inspecciones del arqueo de los buques para confirmar el tonelaje, aunque se determinó que, en caso de exceso de carga, ésta se pagaría al regreso a razón de dieciséis ducados por tonelada. Tal facilidad confía que al regreso las ganancias serían suficientes para saldar el adeudo. Nuevamente, el tonelaje permitido de los navíos y el verdaderamente disponible apenas concordaban, obligando a Gómez de Rivero a pagar el exceso de poco más de trescientas toneladas.⁴⁵

A manera de servicio militar, el capitán de registros tuvo que trasladar quinientos soldados hacia Río de la Plata a bordo de sus naves. Para pagar el sostenimiento de esta tropa, la corona decide reciclar el pago que se enviaba a los ministros de la extinta audiencia, engrosando así los traslados hechos bajo concepto de situado con dirección al puerto. Disposición transmitida al virrey del Perú y al gobernador Martínez de Salazar.⁴⁶ La leva de los individuos se llevaría a cabo en Cádiz y el capitán quedaba a cargo de su mantenimiento, al menos hasta llegar a su destino. El viaje, no obstante, se demoró en más de una ocasión, fuese por la falta de pago del exceso de tonelaje, la espera por alistar los soldados a trasladar o por las inoportunas fiebres del capitán. Todo tipo de tardanza se tradujo en multas por no salir a tiempo y en resguardo de galeones. Durante el retraso del permiso el costo de mantenimiento de la tropa siguió recayendo en Rivero, encareciendo el viaje conforme se dilatara la partida.⁴⁷

⁴⁵ *Ibid.*

⁴⁶ AGI, BUENOS_AIRES, 3, L.8, f. 160V-162V, *Real cédula al conde de Lemos, primo, virrey, gobernador y capitán general de las provincias del Perú*, 15 de agosto 1672; f. 162V-163bisV, *Real cédula al maestro de campo don José Martínez de Salazar, caballero de la orden de Santiago, gobernador y capitán general de las provincias del Río de la Plata*, 15 de agosto 1672.

⁴⁷ Sobre la leva de los soldados y su mantenimiento: AGI, BUENOS_AIRES, 3, L.8, f. 176R-176V, *Carta acordada de la junta de guerra a don Gonzalo Fernández de Córdoba, presidente de la contratación*, 8 de noviembre 1672; f. 204R-205R, *Carta acordada del consejo al presidente de la contratación, don Gonzalo Fernández de Córdoba*, 30 de mayo 1673.

Tanta espera permitió algunas modificaciones en la composición del registro. En vista del tamaño de una nave que no podría entrar a Buenos Aires, al igual que la necesidad de llevar suficientes víveres para los quinientos individuos abordo, Rivero finalmente tuvo aprobación para viajar con tres naves que sumaban más de mil toneladas. Eran “Nuestra señora del Rosario y San Joseph” de cuatrocientas ochenta y seis toneladas, “La Soledad y Árbol solo” de quinientas veintiséis y “Santa María de Lubeque”, de trescientas.⁴⁸ Igualmente debió pagar una cantidad proporcional por el exceso respecto al monto original.⁴⁹ De nuevo se le ordenó salir en resguardo de galeones y al tiempo indicado, a riesgo de ser multado en caso contrario.⁵⁰ El servicio facilitado a la corona termina por incluir el transporte de los quinientos soldados, un sargento, padres jesuitas, pasajeros (como el nuevo gobernador), armas y pertrechos. Con fecha fijada y escolta lista para el primer día de agosto de 1673, Rivero pierde la salida a cambio de una multa de mil pesos, cantidad que quedó a disposición de Andrés de Robles -nuevo gobernador y capitán general de las provincias del Río de la Plata- como ayuda de costa para su traslado. En última instancia, Rivero logra que la multa por tardanza le sea condonada, alegando el retraso a falta de medios y no por llana omisión. Sobre ello, se ordena que la restitución de la cantidad corresponda a Andrés de Robles una vez arribado en Buenos Aires, procurando en todo momento que el pago no recayera sobre la real hacienda, el reembolso tendría lugar en las cajas americanas.⁵¹

⁴⁸ Moutoukias, *Contrabando y control colonial...Op. Cit.*, p. 95

⁴⁹ AGI, BUENOS_AIRES, 3, L.8, f. 210V-211R, *Carta acordada del consejo al presidente de la contratación*, 16 de junio 1673; f. 214V-215V, *Carta acordada de la cámara al presidente de la contratación*, 3 de julio 1673.

⁵⁰ AGI, BUENOS_AIRES, 3, L.8, f. 211R-212R, *Carta acordada del consejo al presidente de la contratación*, 22 de junio 1673. Asimismo, en caso de demora los soldados hasta entonces levantados serían redistribuidos –por voluntad de los mismos- en otros posibles registros hacia “Campeche u otras provincias”.

⁵¹ En cuanto a la multa en caso de tardanza: AGI, BUENOS_AIRES, 3, L.8, f. 212V-213V, *Carta acordada del consejo al presidente de la contratación*, 27 de junio 1673; la condonación se encuentra: f. 221V, *Carta*

Al igual que con Miluti, el Consulado de Comerciantes presentó inconformidades respecto a la cantidad de buque autorizada, pero la respuesta fue semejante al caso previo.⁵² El Consejo reconoce el perjuicio que conlleva esta situación, no obstante puntualiza a los disconformes que el objetivo es evitar las arribadas hechas en Buenos Aires: “ocasionadas de allarse aquella tierra con falta y carestía de mercaderías, frutos y géneros, pues llevándose estos en los navíos que se permiten no tendrán tanto lugar las arribadas y quedarán aquellos naturales proveídos de lo necesario y preciso para la vida umana”.⁵³ Ciertamente, el transporte de las nuevas plazas militares y los suministros tomó precedencia. Resultaba preferible permitir el abasto de las colonias, aún con la participación de exportaciones extranjeras a través de los registros, con tal de que éste ocurriera bajo la fiscalización metropolitana. Finalmente Gómez del Rivero partió en conserva de dos galeones, en el mismo viaje que llevó consigo al nuevo virrey de Perú, el conde de Castellar Baltazar de la Cueva Enríquez. Hasta que no fuese necesario separarse, los barcos viajaron juntos y bajo las órdenes del virrey. Una vez alcanzado el momento de partir caminos, los navíos en dirección a Buenos Aires quedarían bajo el mandato del gobernador Andrés de Robles y no del capitán Rivero.⁵⁴

Nuevamente, el trayecto de las naves no ocurrió sin percance alguno. El viaje de Rivero comenzó con tres embarcaciones, pero por noticia del virrey de Perú la metrópoli fue

del secretario del consejo al presidente y jueces oficiales dela casa de contratación de Sevilla, 17 de agosto 1673; las órdenes al gobernador sobre la restitución: f. 228R-229R, *Real cédula al maestre de campo don Andrés de Robles, caballero de la orden de Santiago, nombrado gobernador y capitán general de las provincias del Río de la Plata*, 29 de septiembre 1673.

⁵² AGI, BUENOS_AIRES, 3, L.8, f. 212R-212V, *Carta acordada del consejo al presidente de la contratación*, 27 de junio 1673.

⁵³ AGI, BUENOS_AIRES, 3, L.8, f. 220R-221R, *Carta acordada del consejo al presidente y jueces oficiales de la casa de contratación de Sevilla*, 8 de agosto de 1673.

⁵⁴ AGI, BUENOS_AIRES, 3, L.8, f. 223v-225R, *Carta acordada del consejo al presidente y jueces oficiales de la casa de contratación de Sevilla*, 18 de septiembre 1673; f. 231R-232R, *Real cédula al maestre de campo don Andrés de Robles, caballero de la orden de Santiago, nombrado gobernador y capitán general delas provincias del Río de la Plata*, 11 de octubre 1673.

informada del naufragio de dos de ellas: “Santa María de Lubeque” y “San Joseph”. La embarcación de mayor tamaño, “La Soledad y árbol solo”, fue la única que logró regresar a Cádiz. El “motor” del accidente, como se menciona en la documentación, fue señalado con bastante claridad, siendo culpado el piloto de la embarcación “Santa María de Lubeque”, que iba como capitana al adentrarse a la región. Por lo escrito en las noticias recibidas, parece ser que los buques golpearon contra el banco de Ortiz -acumulación de arena ubicada en la boca del Río de la Plata- debido a la omisión de proseguir por la ruta definida. Inmediatamente se determinó aplicar un: “castigo muy exemplar” contra el responsable, mismo que servirá de escarmiento para cualquier otro intento de aventurarse demasiado en aguas peligrosas. Si bien este suceso provocó una atención especial para determinar la malicia del piloto, así como solicitudes para obtener mayor detalle sobre lo ocurrido con las naves, lo que aquí nos interesa es el servicio militar embarcado, no así la investigación posterior. Las mismas noticias refieren una pérdida mínima de corambre y otros géneros sin especificar, lo cual permite asegurar que el conjunto de órdenes y soldados a cargo de Andrés de Robles arribaron al puerto.⁵⁵

- **El fin de la *Unión Ibérica* y los pactos europeos con el imperio español.**

Hasta aquí termina el papel de los contactos permitidos (que aquí analizamos) entre la metrópoli española y el puerto de Buenos Aires. No obstante, hemos insistido en que las relaciones trasatlánticas no se limitaron al vaivén permitido, sino que siempre fue

⁵⁵ AGI, BUENOS_AIRES, n. 3, L. 9, f. 94R-95V y 96R-97R, *Real Cédula al Virrey del Perú, don Baltasar Arias de Saavedra, conde de Castellar, marqués de Malagón y Real Cédula al gobernador de Buenos Aires*, 23 de febrero 1678; la continuación de la investigación puede rastrearse en los f. 243R-244V, *Carta acordada del Consejo al presidente y jueces oficiales de la Casa de Contratación*, 12 de diciembre 1679.

considerada la posibilidad de que extranjeros merodearan las cercanías, justificación primordial para incentivar el flujo de navíos llenos de armas y hombres. Tal preponderancia exógena comienza, como vimos, a tener efectos claros en la organización del extremo sudamericano y en más de una manera. Ahora queremos engarzar los navíos de registro españoles con los continuos tratos con otras potencias europeas y su contacto directo con Buenos Aires durante el siglo XVII. Esto a partir de sopesar el lugar ocupado por las regiones sudamericanas en las estrategias de potencias europeas no hispánicas,

Particularmente son dos protagonistas europeos los que incidieron con mayor claridad en el puerto bonaerense: los Países Bajos -que englobaremos repetidamente como Holanda- y Portugal, considerando tanto las posesiones en Brasil como las ibéricas. La presencia de los susodichos enemigos, empero, había sido una constante en la mismísima gestación del puerto sudamericano, con mayor claridad para el caso portugués. En el siguiente apartado repasamos el escenario geopolítico internacional, siempre en pos de presentar los cambios que afectaron al puerto que nos interesa; se apunta a cotejar cómo la alianza entre las coronas de la península ibérica, así como la definitiva independencia neerlandesa, ambos procesos iniciados a mediados del siglo XVII, se enmarcan en la constante necesidad hispánica de defender sus posesiones ultramarinas.

Desde la segunda fundación de Buenos Aires en 1580, el territorio y poderío de la monarquía católica en Europa y América se vio acrecentado con la herencia del reino de Portugal y sus territorios en ultramar. Después de la muerte de Sebastián I, Felipe II, el entonces Habsburgo español y ahora Felipe I de Portugal, unificó bajo su persona ambos imperios coloniales. La dimensión de esta alianza repercutió en los territorios

sudamericanos, pero para 1640 la unión tocó a su fin.⁵⁶ Si bien la presencia portuguesa en el virreinato peruano fue previa a este contexto de cooperación, los contactos resultaron más evidentes a partir de su formalización.⁵⁷ Por ello analizamos los efectos que trascendieron en uno y otro momento. De cierta forma, el trato entre Brasil y la Plata buscó adecuarse a lo ordenado por la política internacional; es decir, el comercio entre las provincias durante la unión llegó a admitirse, pero después se intentó obstaculizar a partir precisamente de la independencia lusitana y sin limitarse a la región rioplatense.⁵⁸

No obstante, este desenlace no evitó que con la alianza dinástica los primeros pasos con dirección al acceso del flujo de plata potosina dentro de la región rioplatense ya estuviesen hechos. Los lusos consolidaron relaciones comerciales con los territorios hispánicos durante dicho periodo, fundamentalmente en Buenos Aires. La población de ambos orígenes compuso la llamada *élite* porteña, grupo que propició las prácticas contrabandistas dentro del lugar.⁵⁹ Este movimiento comercial abonaba a la ya contradictoria idea de un puerto cerrado al contacto exterior, más aún si consideramos como externos a los portugueses. El imperio español, por su parte, se aproximaba así a las redes portuguesas de comercio oriental y occidental, especias, azúcar y esclavos quedaban al alcance.

⁵⁶ Frederick Mauro, "Portugal y Brasil: estructuras políticas y económicas del imperio, 1580-1750", en: Bethell, Leslie (ed.), *Historia de América Latina 2. América Latina colonial: Europa y América en los siglos XVI, XVII, XVIII*, Barcelona, Crítica, 1990, p. 127-130 y 137.

⁵⁷ Vid. Moutoukias, *Contrabando y control colonial...Op. Cit.*, p. 57 y sig.; también: Cfr. Lía Quarleri, *Rebelión y guerra en las fronteras del Plata: Op. Cit.*, p. 74 y sig.

⁵⁸ Rafael Valladares Ramírez, "El Brasil y las Indias españolas durante la sublevación de Portugal (1640-1668)" en: *Cuadernos de Historia Moderna*, Madrid, N°14, Editorial Complutense, 1993, p. 161-162; Tamar Herzog, *Frontiers of Possession. Spain and Portugal in Europe and the Americas*, Massachusetts, Harvard University Press, 2015, obra que enfatiza que, aún durante la alianza, el conjunto de ambas coronas no puede considerarse como homogéneo, pues las disputas al interior no cesaron; pero sí se acentuaron con la sublevación lusitana, *vid.* primera parte, "Defining Imperial spaces: How South America became a contested territory" precisamente a partir de la p.50 la exposición recupera el caso del capitán Pedro de Teixeira, mismo que comentaremos más adelante.

⁵⁹ *Supra.* Cap. I, n 39.

Podemos considerar que la tutela de la península bajo una corona única hizo de los límites fronterizos entre los reinos un tanto indistintos o, al menos, difusos respecto a los territorios que cada potencia ocupó y/o conquistó a lo largo del siglo XVI.⁶⁰ Las distinciones territoriales no estaban definidas con precisión suficiente, pero como veremos, la cooperación entre ambas coronas llegó a rendir frutos. No sin ello olvidar, también, las dificultades meramente logísticas que implicó la administración de un espacio, recursos y población, tan amplios e inabarcables. Únicamente para financiar un aparato bélico mayor, las imposiciones fiscales aumentaron, pues la guerra no se detuvo en los años por venir y los resultados reflejados no siempre fueron positivos; lo que puso en duda los beneficios que el lazo ibérico aparentaba ofrecer para cualquiera de las partes.⁶¹

Ahora bien, el desarrollo seguido por la política internacional -que condujo al fin de dicha unión- nos remite a la revitalización del conflicto entre los países europeos a principios del siglo XVII. El conjunto de elementos diplomáticos a considerar inician con el fin de la Tregua de los doce años con las Provincias Unidas (1609-1621), la cual significó el reinicio de la guerra de los ochenta años (1568-1648), proceso de independencia de estos territorios frente al imperio español.⁶² Asimismo, el inicio de la guerra de los treinta años (1618-1648) recrudeció el antagonismo de los Habsburgo españoles y austriacos junto con

⁶⁰ T. Herzog, *Frontiers of Possession...* *Op. Cit.*, p.

⁶¹ Fernando Serrano Mangas, *La encrucijada portuguesa: esplendor y quiebra de la unión Ibérica en las Indias de Castilla (1600-1668)*, Badajoz, Diputación Provincial de Badajoz, 1994, 197p.; Immanuel Wallerstein, *El moderno sistema mundial...* *Op. Cit.*, p.252-255; también *vid.*: Manuel Herrero Sánchez, “La presencia holandesa en Brasil y la posición de las potencias ibéricas tras el levantamiento de Portugal (1640-1669)”, en: Santos Pérez, José M. y Cabral de Souza, George (eds.), *El desafío holandés al dominio ibérico en Brasil en el siglo XVII*, Salamanca, Univ. De Salamanca, 2006, p.67-90; Frederick Mauro, “Portugal y Brasil...”, *Op. Cit.*

⁶² Porfirio Sanz Camañes, “España ante las paces del Norte a comienzos del siglo XVII, del tratado de Londres a la Tregua de Amberes”, en: *Cuadernos de historia de España*, n° 81, 2007, pp. 113-134.

el imperio romano germánico, contra Holanda, Francia, Inglaterra, Suecia y Dinamarca... por mencionar las potencias de mayor importancia.⁶³

La creciente importancia y protagonismo de Holanda en el contexto internacional es uno de los principales resultados de las campañas bélicas de la primera mitad del XVII. Pero en buena medida, el éxito de las Provincias Unidas respondió a aspectos internos más que a un efecto simple y directo del conflicto bélico.⁶⁴ El control y explotación del Báltico, aunado a la creciente importancia de las redes de comercio y financiamiento facilitadas por su armada naval, contribuyeron a colocar a las Provincias Unidas en el “centro” de Europa.⁶⁵ Fuera de allí, el dominio holandés tomó la forma de dos compañías de comercio con atribuciones económicas, políticas y militares de peso. Las Compañías Neerlandesas de las Indias Orientales y de las Indias Occidentales, fundadas en 1602 y 1621 respectivamente, fueron los instrumentos con los que Holanda alargó su influencia y control en ultramar; habría que recordar que también existieron compañías francesas e inglesas similares.⁶⁶

Para el caso de la compañía de las Indias Occidentales -W.I.C. por sus siglas en neerlandés- las ofensivas bélicas fueron constantes a lo largo de la primera mitad del siglo XVII. En América esto fue evidente a partir de los constantes ataques a los territorios del norte de Brasil, con el claro objetivo de controlar los ingenios de azúcar allí ubicados. Portugal, como parte asociada del imperio español, tuvo que responder a la estrategia

⁶³ Sobre el conflicto europeo en este periodo *vid.* Anderson Matthew Smith, *Guerra y sociedad en la Europa moderna del Antiguo Régimen, 1618-1789*, Madrid, Ministerio de Defensa Española, 1990, 239 p.; Geoffrey Parker, [et. al.], *La guerra de los treinta años (1618-1648)*, Barcelona, Crítica, 1988, 455 p.

⁶⁴ Wallerstein, *El moderno sistema mundial, Op. Cit.*, p. 49-98; Jonathan Israel, *The Dutch Republic... Op. Cit.* p. 233 y sig

⁶⁵ *Idem.*

⁶⁶ El impacto de estas empresas comerciales en el marco de la monarquía hispánica puede verse en: María Jesús Matilla Quizá, “La compañías privilegiadas en la España del antiguo régimen” en: Artola, Miguel (ed.), *La economía española al final del antiguo régimen*, vol. IV: Instituciones, Madrid, Banco de España, 1982, p. 290 y sig.

planteada por el gobierno metropolitano durante los años de guerra, fuese cooperando con el embargo general -y de azúcar en particular- desde Lisboa a las Provincias, o bien, colaborando con las reacciones defensivas ante los ataques militares tanto en Europa como en América. Los avances extranjeros en el América iniciarían apenas finalizada la tregua. Para 1624 Salvador de Bahía -noreste del territorio brasileño- fue arrebatado por los neerlandeses, pero recuperado un año después en un esfuerzo conjunto entre lusos y españoles bajo el mando de Fradrique de Toledo.⁶⁷ Sin descanso, en 1630 los enemigos de la unión capturan Recife y Olinda en Pernambuco; también cabe recordar la conquista de Curaçao en 1634, sitio de tráfico y contacto neerlandés con el Caribe, pero ubicado en las costas venezolanas. La reconquista de los territorios brasileños se intentó en 1640 a cargo del Conde da Torre, fracaso que significó lo difícil que era proteger el patrimonio heredado en 1580.⁶⁸

Los territorios virreinales de la monarquía católica fueron amenazados de forma paralela en estos años. Durante la tregua de los doce años -en 1614- la Compañía holandesa de las Indias Orientales encargó a Joris Van Speilbergen un viaje hacia el Mar del Sur, pasando por el estrecho de Magallanes. En un inicio sus intenciones eran comerciales, pero los conflictos armados en Chile y Acapulco demostraron la dimensión militar que guardaba la empresa. Los españoles estaban al tanto del peligro inminente, la proximidad de la flota provocó más de una reacción militar en cada región embestida. En todo caso, entre sus órdenes también estaba considerada la opción de capturar el galeón de Manila y,

⁶⁷ Rafael Valladares, “Las dos guerras de Pernambuco. La armada del conde da Torre y la crisis del Portugal hispánico (1638-1641)”, en: Santos Pérez, José M. y Cabral de Souza, George (eds.), *El desafío holandés... Op. Cit.*, p. 33-66.

⁶⁸ *Ídem.*

últimamente, apoyar la posición neerlandesa en Filipinas.⁶⁹ Aclaremos que no existía únicamente una amenaza bélica, porque el llano descubrimiento de otro pasaje por el estrecho de Magallanes resultaba igual de contraproducente. Así, una ruta alternativa de acceso al Pacífico fue hallada en 1616 durante la expedición de Jacques le Maire. El viaje alcanzó las Indias Orientales, abriendo una vía de contacto holandesa en el extremo austral del continente americano, a través del Cabo de Hornos y el nuevo estrecho de Le Maire.⁷⁰

En consecuencia, entre 1623-1624, como parte de la renovada guerra económica sobrellevada por los Países Bajos en las colonias españolas de América, Jacques L’Hermitte atravesó este pasaje descubierto en la Tierra de Fuego. Dicha empresa, también referida como la flota de Nassau, consistió en once embarcaciones y aproximadamente mil seiscientos efectivos, tuvo por principal objetivo atacar los litorales del virreinato peruano y, en general, del Pacífico. Con la posibilidad de concretar alianzas con los indígenas locales, de ser posible, pretendía establecer una colonia en territorio sudamericano. Durante la incursión ofensiva –ahora respaldada con el fin de la tregua- se dedicó a atacar el primer puerto de partida de la plata potosina con dirección a Sevilla: El Callao. Por supuesto, la idea era capturar la plata que se trasladaba por vía marítima hacia Panamá. Pese a la muerte de L’Hermitte durante este lapso, la flota quedó a cargo del vicealmirante Hugo Schapenham, quien continuó los ataques en Perú y repitió el ataque a Acapulco meses después.⁷¹ Para 1643 los embates continuaron con la mencionada invasión a Valdivia al sur

⁶⁹ Peter Gerhard, *Pirates of the Pacific, 1575-1742*, Lincoln, University of Nebraska, 1990, p. 109-121; Francisco de Seyxas y Lovera, *Piratas y contrabandistas...Op. Cit.*, particularmente Discurso I, p.26, [n. 130] y Discurso V, p. 133.

⁷⁰ Peter Gerhard, *Ibidem*, p.122; Francisco de Seyxas y Lovera, *Ibidem*, Discurso I, p.25, [n. 117] y Discurso V, p. 137, mientras que el primer discurso hace relación de los hallazgos geográficos de mayor relevancia, en el quinto Seyxas relaciona estos puntos con la importancia de su dimensión bélica, al ser usados como puntos de acceso al Pacífico para después amenazarlo.

⁷¹ Peter Gerhard, *Ibidem*, p.123-129; Francisco de Seyxas y Lovera, *Ibidem*, entre las noticias que este funcionario expresa, cabe resaltar la importancia que otorga a la existencia de “espías” holandeses en

de Chile, a cargo de Hendrik Brouwer.⁷² La empresa colonizadora tuvo resultado, pero el asentamiento duró apenas un par de meses; no sin que ello fuese motivo de alarma para los hispanoamericanos.

Aunque la guerra luso-holandesa pesaba sobre los intereses portugueses en América y Asia, la situación durante este momento también resultó contraproducente para los Habsburgo peninsulares. La prolongación del conflicto de los treinta años supuso una carga desmedida de impuestos, al grado de provocar insurrecciones por parte de la población civil que se negaba a participar de la fiscalización. Tal fue la situación, que abarcó más allá de Madrid. Así franceses como españoles enfrentaron conflictos internos provocados por el rechazo ante tales imposiciones y gravámenes de trasfondo bélico. La rebelión de la Fronda, en el caso francés, comparado con la separación de las Provincias Unidas, de Portugal y del intento catalán durante la cuarta década del siglo, del imperio español, son ejemplos claros de sublevaciones que, además, llegaron a ser apoyadas e incluso financiadas desde el exterior, por las mismos gobiernos que quedaban acorralados en el mismo contexto de desobediencia interna.⁷³ Por una parte, las crecientes presiones fiscales del poder central para proseguir el enfrentamiento en los territorios alemanes, y la enemistad holandesa que progresaba en América, por otra, afectaron de forma negativa el comercio de Portugal. Bajo este contexto, la ruptura de la alianza ibérica, pareciera que

territorio virreinal, mismos que habían anticipado al enemigo holandés las fechas de salida de las naves cargadas de riquezas, Discurso V, p. 134-136 [n.29]. En las páginas subsecuentes, Seyxas aprovecha cada oportunidad para recordar que la presencia de extranjeros dentro del territorio es acaso el peor de los problemas que enfrentan el virreinato y la metrópoli.

⁷² *Supra*. Cap. I, n.22; Peter Gerhard, *Ibidem*, p. 130-132; Francisco de Seyxas y Lovera, *Ibidem*, Discurso V, p. 138-144.

⁷³ Wallerstein, *El moderno sistema mundial... Op. Cit.*, p. 161-168 y 250-254; John H. Elliott, *España, Europa y el mundo de ultramar (1500-1800)*, Madrid, Santillana ediciones generales, 2010, aspectos abordado a lo largo de la primera parte de esta obra, p. 29-152.

tales problemas dejarían de obstaculizar los negocios y tratos lusitanos, librándose de restricciones en el trato internacional.

La separación y restauración del reino de Portugal bajo la dinastía Braganza inició en 1640, pero no fue hasta 1668 que el imperio español reconoció la independencia de sus vecinos peninsulares. Después de proclamar la separación, Portugal logró -ahora de forma unilateral- recibir el apoyo directo de Francia para apartarse del dominio Habsburgo y, además, establecer una tregua con Holanda; paz pensada para que durara diez años y que se limitó a efectuarse en Europa. La presencia holandesa siguió en territorio brasileño, situación que no fue trastocada sino hasta 1654. Efectivamente, para los portugueses el conflicto no cesó con la firma de esta tregua. Las disputas en Brasil y África (Angola y Santo Tomé en este último caso) no pararon oficialmente sino con los tratados de la Haya en 1661, los cuales obligaban a pagar una cantidad ingente de recursos -preferentemente toneladas de oro- a cambio de que los neerlandeses abandonasen toda posesión y pretensión sobre los ingenios de azúcar y los puertos esclavistas, sentando así las bases para una paz definitiva.⁷⁴ Es preciso remarcar que las ofensivas en América continuaron aún terminada la alianza, aun cuando los territorios brasileños dejaron de ser parte del imperio español. Esto indica que la competencia por los recursos prosiguió independientemente de la amistad entre los reinos ibéricos, haciendo de ella, en todo caso, motivo y justificante para capturar los centros productivos de utilidad al poder holandés. Los reinos de la península ibérica vieron perjudicado su acceso a la mano de obra esclava africana, fundamental para el trabajo en las minas e ingenios azucareros en las colonias sudamericanas -igualmente

⁷⁴ Manuel Herrero, *La presencia holandesa en Brasil... Op. Cit.*, p.80-85,

codiciados por los enemigos. Resulta claro que los vecinos de Brasil y su metrópoli no eran los únicos interesados en acceder a los enclaves americanos.⁷⁵

El nuevo ordenamiento geopolítico continuó agravando al comercio portugués. Terminada la alianza ibérica, los obstáculos para acceder al comercio del Río de la Plata fueron más claros. Si bien el espacio platense estaba inscrito en los debates por la apropiación del territorio y sus rutas de acceso según lo dictaban las bulas papales y el tratado de Tordesillas, los límites que Portugal impuso en la zona llegaron a abarcar el conjunto del Río de la Plata, la Patagonia, Paraguay y, de hecho, el mismo Potosí. Resulta significativo que para 1675 los límites de la diócesis del Río de Janeiro aún se extendían hasta territorio español, dejando entrever la magnitud de las intenciones lusas.⁷⁶ Como puede interpretarse, Portugal pasó a un periodo en el que buscó reponer los nexos perdidos, tanto aquél de la explotación del Brasil, como el del trato comercial con Buenos Aires. Desmantelada la alianza, la disputa por recuperar el acceso a los flujos argentíferos recrudesció la amenaza en los litorales del Río de la Plata, no porque ésta hubiese disminuido aún durante el periodo de cooperación.⁷⁷

Las llamadas *bandeiras* portuguesas, incursiones de avanzada destinadas a someter mano de obra indígena, retomaron su avance hacia Paraguay, de allí la necesidad de sostener la presencia hispana en esta región por medio de las reducciones jesuitas y su

⁷⁵ Efectivamente, las incursiones holandesas también prosiguieron en estos años, para 1669 la expedición de John Narbrough alcanzó las costas del Mar del Sur, llegando también a Valdivia. Sobre el particular caso del personaje que promovió esta travesía, “Carlos Enriquez Clerque” y el mapa que fue resultado de la misma, *vid*: Francisco de Seyxas y Lovera, *Piratas y contrabandistas...Op. Cit.*, Discurso V, p. 144-151, [n.63], en esta nota, para referir a la obra cartográfica accesible en línea, el autor de la crítica remite a: John Thornton, John Seller, William Fischer, James Atkinson y John Colfan, “A new mapp of magellan’s Straights: Discovered by Capt. John Narbrough (Commander then of His Majesty’s ship the Speepstakes) as he sayled through the Sade Straights”, Mapa, h. 1670, *Archive of Early American Images*, The John Carter Brown Library Web, 25 marzo 2010.

⁷⁶ Juan José Arteaga (coomp.), *Uruguay: defensas y comunicaciones en el periodo hispano*, Madrid, Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, (Biblioteca CEHOPU), 1989, p.14-21.

⁷⁷ Rafael Valladares, *El Brasil y las indias...Op. Cit.*, p. 152 y sig.

creciente papel militar.⁷⁸ El avance brasileño no se detuvo allí, sumemos la recuperación del Noreste y la expansión hacia el sur y el oeste que apenas comenzaban a cobrar bríos. Ya en 1637 el capitán Pedro de Teixeira logró atravesar el Amazonas desde Brasil y llegar a Quito, en Ecuador, estableciendo así una ruta antes desconocida entre los territorios hispánicos y los lusitanos. A su regreso fue acompañado por el padre jesuita Cristóbal de Acuña, quien tuvo la misión de reportar este problema lo antes posible al Consejo de Indias, de regreso en la metrópoli. Sin embargo el aviso llegó con demora -en 1641- ya iniciada la sublevación. Por este motivo el padre recomienda al gobierno español a poblar la región con urgencia para impedir futuros avances enemigos, es decir, de los ahora enemigos.⁷⁹ No obstante, los avances de la colonización de Brasil tuvo sus progresos más importantes hasta ya avanzado el siglo XVII, especialmente en 1682 con la fundación definitiva de la Colonia do Sacramento, punto de conflicto con la *puerta falsa* de Buenos Aires, ya que “atajaba” el flujo contrabandista para su provecho, y en 1693 con el descubrimiento de los yacimientos de oro en Minas Gerais; ambos aspectos contribuyeron al tan ambicionado flujo de metales.

El contexto mostrado tuvo efectos en la región rioplatense, perceptibles en las estimaciones del movimiento de los navíos arribados al puerto. Durante la alianza ibérica y parte de la guerra de los ochenta años, específicamente para la década de 1620, se consolidaron en Buenos Aires las mercedes otorgadas a la ciudad para comerciar con sus vecinos, el envío regular de navíos de registro desde Sevilla, la conformación de la élite porteña y, con ella, el reforzamiento de los contactos con enclaves portugueses. Es decir, se sentaron las bases del renombrado contrabando de la *puerta falsa*. Este periodo es,

⁷⁸ Aspecto previamente mencionado, *vid. Supra*. Cap. I, nota 69.

⁷⁹ Esta expedición también es referida por: Francisco de Seyxas y Lovera, *Piratas y contrabandistas...Op. Cit.*, discurso VII, p. 186 y n. 24.

efectivamente, el de mayor número registrado de movimientos, como bien lo recupera el cuadro expuesto.⁸⁰ La afluencia de embarcaciones pequeñas de cabotaje a Buenos Aires alcanzó un punto álgido, particularmente aquellas de origen luso. A partir de entonces y hasta 1640, la circulación naviera decrecería hasta alcanzar su punto más bajo a finales del decenio, lo cual corresponde –en parte- con el inicio de la baja producción argentífera en Potosí, pero también subrayemos los primeros enfrentamientos en Brasil contra Holanda y la posterior sublevación lusitana. El nodo brasileño estaba alterado por tales circunstancias, concentrado en los enfrentamientos neerlandeses. No obstante, el vaivén de navíos lusos no se detuvo, en todo caso recuperan su participación en el comercio platense desde 1648; aunque en menor medida comparado con el paulatino crecimiento holandés.

⁸⁰ Sobre el panorama de la segunda mitad de siglo, ver cuadro 2. Fuente: Zacarías Moutoukias, *Contrabando y control colonial... Op. Cit.*, p. 65-66, 126-133. Para los datos de la primera mitad del mismo siglo el autor aclara que las cifras que utiliza apenas engloban naves de la metrópoli, algunas embarcadas en Lisboa y Angola, más una mayoría originaria de Brasil (el cabotaje), dejando de lado las zarpadas desde el puerto platense y las arribadas directas desde Europa o África. Para la segunda mitad del siglo XVII, la información recopilada es presentada en el capítulo V, su anexo y apéndice documental. No obstante, el autor aclara que no están englobados los navíos de registro enviados desde Sevilla, ya que su comercio y el tema requieren una atención singular.

CUADRO 2**Arribadas comprobadas en el Río de la Plata, 1648-1702 (por quinquenio)**

Quinquenio	Holandeses	Portugueses	Españoles	Franceses	Ingleses	Total	Media Anual
1648-1652	2	2	-	-	-	4	0,8
1653-1657	12	3	3	-	1	19	3,8
1658-1662	30	5	3	4	2	44	8,8
1663-1667	7	1	1	-	-	9	1,8
1668-1672	2	6	-	-	4	12	2,4
1673-1677	5	4	2	1	-	12	2,4
1678-1682	3	4	4	-	1	12	2,4
1683-1687	1	1	-	2	1	5	1
1688-1692	-	3	-	-	3	6	1,2
1693-1697	-	1	-	-	-	1	-
1698-1702	-	-	-	-	-	-	-
Total	62	30	13	7	12	124	
Porcentaje	50	24,20	10,49	5,64	9,64		

Fuente: Zacarías Moutoukias, *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*. Buenos Aires, Centro editor de América Latina, Bibliotecas universitarias, 1988.

La recuperación del intercambio naval hacia Buenos Aires comienza a caracterizarse por la frecuencia del interés neerlandés, recuperación claramente ubicada a partir de 1648. Fue entonces la intromisión holandesa la que, efectivamente, marcó el periodo siguiente, no sólo a través de las invasiones continentales (Curaçao, el norte de Brasil o Valdivia en el Pacífico), sino a partir de los tratados firmados en el mismo año: Westfalia y Münster. Estos marcaban, respectivamente, el fin de la guerra europea y la corroboración de la independencia de las Provincias Unidas. Ahora, con un tratado de paz a sus espaldas,⁸¹ la corona española se tornaba ambigua frente al trato que debía otorgar a los navíos originarios de los territorios del norte europeo. La continua presencia de Holanda quedaba respaldada, por una parte, con el reconocimiento de Curaçao por dichos documentos y, por otra, en la hospitalidad que los mismos papeles obligaban a prestar a cualquier embarcación amistosa. Éstas, bajo pretexto de ser *arribadas* necesarias por suministros o reparaciones, es decir, escudadas en las debidas condiciones hospitalarias, desembarcaban sus mercancías ilegalmente, perpetuando el trato informal y los fraudes consolidados en años anteriores.⁸²

Siguiendo el cuadro expuesto, durante la quinta década del siglo el contacto fue favorable para la parte holandesa, pese al inicio de la primera guerra anglo-neerlandesa (1652-1654) y la recuperación de los enclaves africanos y brasileños por los portugueses. Si bien la afluencia de navíos neerlandeses a las costas del río de la Plata empezó a disminuir

⁸¹ Los tratados firmados por el imperio español desde el fin de la tregua de los doce años se encuentran recopilados en la: *Colección de los tratados de Paz, Alianza, neutralidad, garantía... hechos por los pueblos, reyes y príncipes de España con los pueblos, reyes, príncipes, repúblicas y demás potencias de Europa*, Madrid, imprenta de Antonio Marin, Juan de Zuñiga y la viuda de Peralta, 1751. Particularmente las partes tocantes a los periodos de Felipe IV y Carlos II.

⁸² Carlos Martínez Shaw, "El imperio colonial español y la república holandesa tras la paz de Münster" en: revista *Pedralbes*, Barcelona, núm. 19, 1999, p. 117-129; también: Moutoukias, *Contrabando y control colonial... Op. Cit.*, p.102-103; Este aspecto incluso llegó a generalizarse en los virreinos, ver: Guadalupe Pinzón Ríos, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur... Op. Cit.*, p.113.

desde finales de este decenio, no se considera que haya perdido el predominio en el trato sino hasta 1667.⁸³ Fue la guerra entre la monarquía católica e Inglaterra (1655-1660) la que resultó beneficiosa para Holanda en ese periodo, pues veía a sus competidores desgastarse sin apenas gastar recursos en ello.⁸⁴ Francia por su parte, en el marco de la guerra de los treinta años, no firmó las paces sino hasta 1659 (a través de los tratados de los Pirineos) y no sin antes apoyar a Inglaterra en sus ofensivas contra los reinos españoles. Contribuyendo a los intereses holandeses por medio de la hostilidad con sus vecinos sureños. Sin embargo, su presencia en Buenos Aires, aunque poca, se ve reflejada a partir de estos momentos de paz.

Los acuerdos que sentaron las bases políticas y económicas para la paz entre la corona hispánica e Inglaterra fueron los tratados de Madrid de 1670. Éstos emulaban a los de Münster⁸⁵ en el sentido de que reconocieron territorios caribeños como Jamaica y las Islas Caimán, acrecentando el número de puertos de escala y almacén para beneficio del comercio directo, al igual que extendían el trato hospitalario que desde entonces también debía ofrecerse a los ingleses. Efectivamente esta situación, más que acrecentar la amistad, propiciaba el ardid suficiente para realizar fraudes con las colonias. Del mismo modo, las paces no evitaron los ataques que el inglés Henry Morgan realizó en 1668 a Portobelo y en 1671 a Panamá. El forcejeo entre las potencias europeas por finiquitar la exclusividad marítima nos resulta evidente. No obstante, lo dicho en los tratados tuvo cierta repercusión. En vez de una penetración violenta -ahora desestimada- se optó por el contacto directo

⁸³ Moutoukias, *Contrabando y control colonial...Op. Cit.*, p. 129,

⁸⁴ Jonathan Israel, *The Dutch Republic...Op. Cit.*, p. 713-807

⁸⁵ José de Veitia Linaje, *Norte de la contratación de las Indias Occidentales*, (Sevilla, 1672) Buenos Aires, Comisión argentina de fomento interamericano, 1945, Libro II, cap. I, LXVII, En dicha sección queda claro el antecedente que tuvieron los tratados de Madrid cuando el autor redacta que: *se concede al señor Rey de la Gran Bretaña, y a sus vassallos, todo lo concedido á los señores Estados unidos de los Paises Baxos, y á los vassallos dellos, por su tratado en Munster del año de 1648[...]*.

durante los momentos de concordia, contacto que debía camuflarse en su falta de intención militar, es decir, no podían ser empresas destinadas claramente al pillaje; de allí la necesidad de “limpiar” las costas de este factor pirático contraproducente al contexto de paz. Resaltemos que para 1674 a Morgan le fue encargado dirigirse a Jamaica con el objetivo de combatir la piratería, reprimiendo la tarea que le trajo tantos beneficios.⁸⁶

La cantidad de navíos arribados a Buenos Aires casi siempre conservó una proporción de embarcaciones portuguesas, los vecinos brasileños no perdieron el contacto a lo largo de la centuria. Pero a partir de 1668 dio inicio el periodo de mayor diversificación en el origen de las naves, de manera que no resultaba extraño encontrar más barcos pertenecientes a portugueses junto con franceses o ingleses apostados en la costa.⁸⁷ Esto puede explicarse si consideramos que el protagonismo comercial de los Países Bajos fue igualmente disputado en las décadas siguientes. Reiteremos la magnitud estratégica de los territorios americanos capturados por extranjeros: Curaçao y la Guayana en manos holandesas, o Martinica ahora francesa, al igual que Jamaica, capturada durante la guerra anglo-española de 1655-1660, reflejan el avance foráneo dentro del continente, además de haber funcionado como centros de operaciones para las transacciones ilícitas efectuadas con las colonias.⁸⁸ Por lo tanto, las reacciones frente a la intromisión de los extranjeros en estos territorios no siempre resultaron efectivas. Asimismo, las islas de Flores y San Gabriel frente a las costas de Buenos Aires también eran reductos de ilegalidad que permitían evadir las regulaciones del movimiento mercantil efectuado. Al escapar a todo

⁸⁶ Peter Gerhard, *Pirates of the Pacific...Op. Cit.*, p. 138-141;

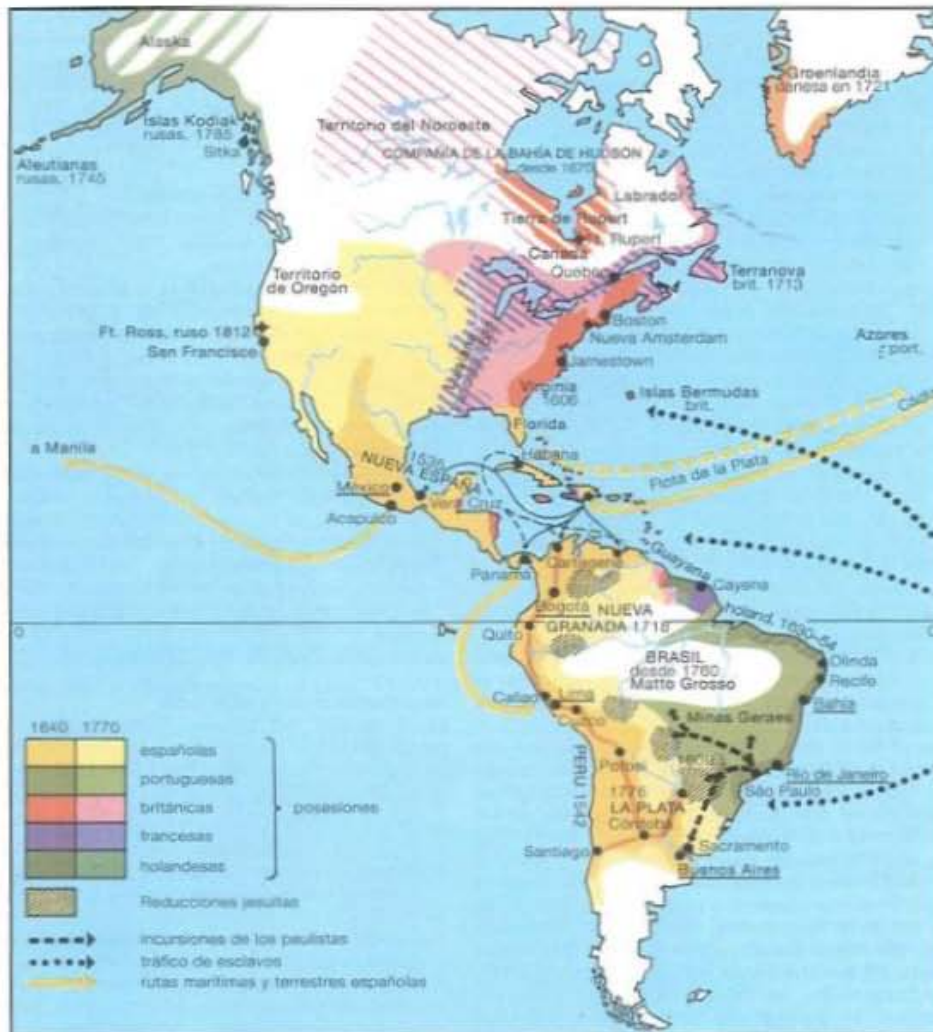
⁸⁷ Moutoukias, *Contrabando y control colonial...Op. Cit.* p.129 *vid.* cuadro 2; esto mismo es referido por Francisco de Seyxas y Lovera, *Piratas y contrabandistas...Op. Cit.*, Discurso VI, p. 170.

⁸⁸ Para la proporción de los territorios capturados, remitimos a: Hermann Kinder y Werner Hilgemann, *Atlas histórico mundial. De los orígenes a la Revolución Francesa*, 20ª ed., Madrid, Akal, 2006, vol. I, p.300. ver mapa 3.

tipo de regulación, seguían incurriendo en un comercio informal por fuera de la fiscalización hispánica.⁸⁹

⁸⁹ Moutoukias, *Contrabando y control colonial...Op. Cit.*, p. 23-25.

MAPA 3



América en los ss. XVII a XVIII



Las Indias Occidentales en el s. XVII

Fuente: Hermann Kinder y Werner Hilgemann, *Atlas histórico mundial. De los orígenes a la Revolución Francesa*, 20ª ed., Madrid, Akal, 2006, vol. I

Tendríamos que pensar a la monarquía católica, entonces, como otro agente más dentro del embate por controlar los mercados, las rutas de acceso y las transacciones posibles a ser realizadas en América. A pesar de que es clara la existencia de una primacía española como intermediaria del contacto con ultramar, sus pretensiones monopolistas comenzaron a convivir con otros entramados comerciales, con intereses igualmente monopólicos y excluyentes, pero sobrepuestos al funcionamiento instaurado por esta monarquía. Para la estrategia imperial eran fundamentales la defensa y el suministro por encima de asegurar un comercio libre de irregularidades. El esquema deseado de organización defensiva, gubernamental y judicial quedó inscrito en el envío de servicios militares a través de los registros (impuestos incluidos), los desplazamientos fiscales desde Lima y los mecanismos regionales de defensa, como lo eran el fuerte del puerto o la militarización de las reducciones jesuitas. Asimismo, esto resulta más evidente con la diferenciación de la zona, patente en la construcción de una jurisdicción propia por medio de la separación de las gobernaciones, la aduana seca y su obispado. Finalmente, restaba la pertinencia de la audiencia para otorgar justicia tanto a vasallos como a cualquier enemigo.

Desde Madrid se establece esta forma específica de interacción con la gobernación militar rioplatense, cuya realización termina por perjudicar al eje Lima-Portobelo, partícipe de la especulación del régimen de flotas. Lo anterior da lugar a un momento de disociación, o bien, regionalización del virreinato, es decir, una mayor distinción entre los territorios que conformaban el espacio económico peruano y sus límites.⁹⁰ Sin embargo también es el trasfondo de la progresiva rivalidad entre las regiones sudamericanas.⁹¹ El poder central

⁹⁰ Assadourian, Carlos Sempat, *El sistema de la economía colonial*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1982, cap. 3.

⁹¹ Al respecto puede verse: Céspedes del Castillo, Guillermo, "Lima y Buenos Aires. Repercusiones económicas y políticas de la creación del Virreinato del Plata", en: *Anuario de Estudios Americanos*, Vol.

rectifica –primero- *sus* intereses dentro de la administración y organización del conjunto del espacio virreinal, que ahora dejaba de considerarse homogéneo.⁹² Para ello no logra atenerse estrictamente a su política y cae en la necesidad de permitir un funcionamiento que resulta, de menos, oficial y contradictorio. De cierta forma, también acata pero no cumple, siendo entonces partícipe de una organización contraria a sus designios pese a ser paralela a la oficialidad.

Estos elementos enviados a bordo de los registros (incluyendo a los funcionarios de la audiencia) siguen sin ser los únicos medios impuestos para reforzar la defensa local. El gobernador Martínez de Salazar no tardó en externar su opinión sobre lo que podía entenderse como la “mejor defensa” para el puerto. Asimismo, Andrés de Robles tuvo distintas órdenes sobre el funcionamiento que debía permitir y castigar, aunque no siempre pudiese seguirlas al pie de la letra. En otras palabras, al tratar aspectos defensivos de la región, las iniciativas fueron tanto metropolitanas como propias de la gobernación. Responder a las necesidades defensivas consistió en muchas ocasiones en un diálogo entre ambas partes. Por lo tanto, ahora nos centraremos en puntualizar los medios regionales que reaccionaron a las disposiciones oficiales enviadas en los registros a manera de órdenes y cómo éstas fueron aplicadas.

VIII, Sevilla 1946. El autor plantea el problema de la confrontación desde el siglo XVII, considerando el establecimiento del Virreinato del Plata en el XVIII como el efecto más claro de esta ya divisada rivalidad.

⁹² José Luis Romero, *Latinoamérica, las ciudades y las ideas*, Argentina, Siglo XXI, 1976. Cap. 2, particularmente p. 13, 65 y 109.

Capítulo III: Respuestas regionales, proyectos defensivos y de gobierno en Buenos Aires.

Como vimos en el capítulo anterior, con los navíos de registro de Juan Tomás Miluti y Miguel Gómez del Rivero tuvo lugar el proceso para desintegrar la audiencia de Buenos Aires. Este hecho trajo ciertas modificaciones a tener en cuenta sobre la configuración propia de la gobernación, pero también del resto de provincias afectadas. Así, dentro de las relaciones establecidas entre el puerto y la corona hispánica, el reemplazo del tribunal en el Río de la Plata por un proyecto defensivo, apenas diez años después de la formación del primero, son las que captan nuestro análisis en este apartado. En otras palabras, si bien explicamos previamente los medios utilizados y los porqués que conllevaron a la eliminación de la audiencia, ahora nos concentramos en presentar cómo fueron retomados sus objetivos principales y con qué fue reemplazada.

Para recapitular, recordemos que las metas delegadas a la institución eran dos: aumentar el número de pobladores y frenar el comercio directo de reinos extranjeras. No obstante, subrayemos, los negocios que surgían a partir de omitir el segundo designio eran, precisamente, los que sustentaban el primero de estos planes. Es decir que el beneficio mercantil generado era a sabiendas un aliciente para el crecimiento demográfico. La audiencia no correspondía (pero a la vez sí) con el plan metropolitano de la forma esperada, lo que justificó su interrupción. Asimismo, ya hemos hecho mención de algunos de los puntos de mayor importancia sobre las modificaciones a realizar, señalados en las cédulas que mandaban el cesamiento de las labores de la institución. Las órdenes abarcaron el reemplazo del presidente de la audiencia, José Martínez de Salazar y varios ministros de ella, por el nuevo funcionario militar, Andrés de Robles, trasladado a bordo del registro de

Rivero. Ahora, con este gobernador, capitán general y maestro de campo, la provincia del Río de la Plata –junto con Tucumán y Paraguay- regresaba a la jurisdicción de la audiencia de Charcas; además de recaer el mandato en un único individuo con cargos y firmes atribuciones militares. Una vez efectuada la desintegración, el salario adjudicado a los puestos eliminados pasaría a reintegrarse a la defensa del puerto a manera de situado.¹ No obstante, tratando aun aspectos gubernativos, la metrópoli también planteó la posibilidad de mover la institución a Córdoba, en lugar de su definitiva eliminación y así evitar causar un despropósito en sus objetivos. El siguiente aspecto sobre las modificaciones esbozadas se relaciona justamente con el situado, pues tal desplazamiento estaba pensado para aumentar el número de tropas encontradas en el presidio, esto para reforzar la población marcial dedicada a proteger el territorio. Puntualmente, el segundo elemento introduce la necesidad de conformar una caballería con los efectivos que serían transportados desde la península (igualmente a bordo de las embarcaciones de Rivero), preparados para vigilar el litoral, capturar cualquier empresa comercial o enfrentar al invasor. Pero, decíamos, dichos puntos no fueron los únicos.

En cuanto a los rubros de defensa y de gobierno, el dictamen del entonces presidente y gobernador de Buenos Aires queda enmarcado en torno al viaje del capitán Miluti y las cédulas con él arribadas. Cuando las noticias sobre la disolución pasaron a sus manos, el maestro de campo y capitán general de la provincia del Río de la Plata, José Martínez de Salazar, militar y caballero de Santiago, elaboró una respuesta e hizo llegar su parecer al Consejo de Indias en un documento titulado: *Discurso militar y político sobre la mejor defensa de el Puerto de Buenos Ayres, aumento de sus avitadores y conservación de las*

¹ Para las cédulas sobre la reintegración del monto gastado en salarios al rubro fiscal de situado, *vid.* AGI, BUENOS_AIRES, n. 3, L. 8, f. 160V-162V, *Real cédula al conde de Lemos, primo virrey, gobernador y capitán general de las provincias del Perú*, 15 de agosto 1672.

provincias de el Río de la Plata, Tucumán y Paraguay, mismo que citamos a lo largo del capítulo.² En él, Salazar externa su opinión sobre distintos temas, puntualiza la forma en que serían implementados los mandatos y da advertencias y consejos sobre otros aspectos de consideración. El presidente divide el escrito en dos partes fundamentales y correspondientes a lo estipulado por el poder central. Primero, aquella sobre la defensa y los mejores medios militares para la conservación del territorio, siendo la guarnición y un fuerte sus principales propuestas. Después pasa a presentar dos elementos que considera adecuados para salvar el problema de aumentar el número de pobladores, que son el comercio y la audiencia, pero no la bonaerense, sino la cordobesa.

Salazar espera que con estas recomendaciones y propuestas, el Consejo de Indias y la Junta de Guerra resuelvan la seguridad más conveniente de *todo* el territorio correspondiente a lo que fue la jurisdicción de la extinta audiencia. El texto, como respuesta directa frente a los objetivos metropolitanos, nos da la pauta para cotejar los pareceres de la corona y el gobernador sobre aquello que consideraban la mejor defensa, así como las medidas más adecuadas para proseguir con el aumento del número de pobladores. Varias de las nociones razonadas por ambas partes suponen -como veremos más adelante- un entrelazamiento de intereses, aunque en otros puntos el acuerdo seguirá lejos de alcanzarse.

No obstante, como indicamos, el desenlace de esta situación no lo encontramos sino hasta los mandatos trasladados en el registro inmediatamente posterior, aquél de Miguel Gómez del Rivero. Sobre ello, hicimos mención del servicio militar prestado por este capitán, requisito para obtener su licencia de navegación al puerto rioplatense. De tal forma

² Archivo Histórico Nacional, en adelante AHN, signatura: *Diversos Colecciones*, 43, N. 13, 6 folios manuscritos, *Discurso Militar y Político sobre la mejor defensa de el puerto de Buenos Aires, aumento de sus avitadores y conservación de las Provincias de el Río de la Platta, Tucumán y Paraguay*, escrito por José Martínez de Salazar, 8 de diciembre 1672

fueron trasladados quinientos soldados, algunos religiosos, armas, municiones y al gobernador, principalmente. Para ampliar la gama de informes y antecedentes sobre cómo gobernar mejor las provincias del Río de la Plata, el Consejo de Indias retransmite a dicho capitán general el *Discurso...* de Salazar; las cuestiones subrayadas por el interés metropolitano no fueron las únicas noticias transmitidas a Robles. Resulta claro que el movimiento del registro fue un medio dedicado a la aplicación práctica del nuevo plan organizativo. Pero aún podemos presentar con mayor precisión los objetivos y alcance del viaje extraoficial fomentado por la metrópoli. Lo anterior a partir de las órdenes, proyectos e informes adicionales que fueron encargados al gobernador Andrés de Robles, los cuales no pueden apreciarse si se mira exclusivamente lo embarcado en las naves arribadas. Como podremos observar, los aspectos a realizar por Robles también se dividieron en los rubros de defensa y gobierno, efectivamente, atendiendo a los temas tocados por las órdenes sobre la desintegración de la audiencia, los expuestos en el texto elaborado por su antecesor y otras recomendaciones realizadas en la metrópoli.

Buscamos determinar qué medidas fueron instauradas para no abandonar los objetivos propios del tribunal, queremos decir, una vez extinto éste ¿cuál fue el camino seguido para asegurar y defender el territorio, así como acrecentar el número de pobladores? ¿Cuáles eran las alternativas? Ahora bien, la serie de reestructuraciones y planes para complementar la nueva organización fueron elaboradas a partir del diálogo con el presidente saliente, pero implementadas gracias al traslado del reemplazo seleccionado por el poder central. Por lo tanto, abordar el proceso de cambio en las labores defensivas en la provincia requiere exponer, por una parte, las valoraciones hechas por el presidente de la audiencia Salazar en cuanto a la situación rioplatense y, por otra, los mandatos finalmente dictados al sustituto. El resultado fue un extenso proyecto a todas luces militar, fundado, además, en la

convergencia de las recomendaciones locales y los planes metropolitanos, pero posteriormente dependiente de las posibilidades regionales de aplicación.

Primero cotejaremos los estatutos relacionados con la defensa. En dicho rubro es necesario resaltar los elementos concernientes al crecimiento demográfico; aún si éste último estaba considerado como un objetivo aparte, el entrelazamiento es claro. Finalmente haremos mención de las modificaciones bajo el título de gobierno, particularmente vinculadas con la organización comercial y que también tienen una fuerte incidencia en el aumento de pobladores que buscaba la capital española, como ya hemos afirmado. En este tono pondremos particular atención en los enemigos señalados y en qué medida las amenazas consideradas de mayor emergencia redundaron en las reacciones a implementar.

- **La mejor defensa de Buenos Aires, el diálogo por una reconfiguración regional.**
 - **Los mecanismos defensivos.**

Dentro de las recomendaciones presentadas por el gobernador saliente, el primer elemento necesario para garantizar todo plan defensivo consistió en la construcción de un segundo fuerte en el paraje del Río Luján³, a unas leguas de la ciudad al interior del territorio. Esta propuesta consideraba: “la esencial defensa de este puerto y consiguientemente de todas las provincias que cubre hasta las de el Perú y Reyno de Chile por esta parte de el mar de el norte”.⁴ Por lo que el beneficio se extendía a lo largo y ancho del virreinato. Efectivamente, sus ideas abarcaban el total de la jurisdicción correspondiente al extinto tribunal, reparando siempre en los efectos de las disposiciones para una región

³ Daniel Schávelzon, “Un fuerte español cercano a Buenos Aires (1671-1672)”, en: *Todo es Historia*, Buenos Aires, N° 268, octubre, 1989, pp.38-47. Cabe precisar que el artículo citado refiere al *Discurso* elaborado por Martínez de Salazar, sin embargo, sólo aborda las partes tocantes a los aspectos arquitectónicos del fuerte.

⁴ AHN, *Diversos Colecciones*, 43, N. 13, f. 2V, *Discurso Militar y Político* 8 de diciembre 1672.

definida. En otras palabras, a lo largo del escrito se percibe cómo no se limita a tratar problemas exclusivos del puerto, antes bien, subraya -al igual que la corona- la importancia que tiene Buenos Aires como centro defensivo del resto de asentamientos al interior. Coinciden, al menos, en las necesidades bélicas de un espacio conjunto y homogéneo.

Respecto a estos planes, el presidente ya había tomado algunas acciones para completar tal edificación. A partir de las noticias de 1671 que advertían sobre los posibles designios de una invasión a Buenos Aires a cargo de la alianza franco-inglesa⁵, fue a reconocer y elegir el lugar donde comenzó a cavar y sacar tierra para un foso. Para ello reclutó a quinientos indígenas provenientes de las doctrinas del Paraná y Uruguay a cargo de jesuitas.⁶ El gobernador consideró prudente evitar su ociosidad, ejerciendo su autoridad para desplazar tal fuerza de trabajo, acrecentando, aunque no de forma permanente, el número de pobladores a disposición del puerto.⁷ Cabe resaltar que el autor del *Discurso militar...* repara en la condición de Buenos Aires como la “única puerta de estas Indias”⁸ por el mar del norte. En otras palabras, como vía exclusiva y privilegiada de todo el territorio, advierte un símil en su funcionamiento respecto al resto de puertos virreinales, igualmente *únicos*. También es clara la presteza de la localidad pues, apenas advertida la amenaza, la construcción del nuevo almacén y fuerte no tardó en iniciarse.

Sobre este tema, Salazar presenta una serie de beneficios que resultarían de continuar la construcción del reducto. Primero, en caso de caer la ciudad, bien podría funcionar como

⁵ Sobre dicha alianza, así como de la amenaza conjunta, hicimos mención en el Cap. II. *supra*, p.56 y nota 2. Alianza enmarcada en los conflictos que Francia e Inglaterra iniciaron, no contra España, sino contra Holanda: Jonathan Israel, *The Dutch Republic. Its rise, greatness, and fall 1477-1806*, New York, Oxford University Press, 1995; Immanuel Wallerstein, *El moderno sistema mundial*, vol.2 México, Siglo XXI, 1984, p. 108-109.

⁶ AHN, *Diversos Colecciones*, 43, N. 13, f. 2V, *Discurso Militar y Político*, 8 de diciembre 1672.

⁷ Lía Quarleri, *Rebelión y guerra en las fronteras del Plata: guaraníes, jesuitas e imperios coloniales*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 2009, p. 89.

⁸ AHN, *Diversos Colecciones*, 43, N. 13, f. 2V, *Discurso...*, 8 de diciembre 1672.

un punto de contención frente a los enemigos, evitando que éstos establezcan contacto con el ganado o los nativos de la región, es decir, obstaculizando posibles líneas de suministro. De tal forma el fuerte ayudaría a disminuir el tiempo de estancia extranjera y obligaría, entonces, al abandono del territorio por falta de víveres.⁹ Pero, desde una perspectiva meramente económica, el mayor control de las rutas de abastecimiento aseguraba que los barcos necesitados de avituallamientos requirieran del establecimiento *único* que es el puerto, aprovechando su condición privilegiada en esta suerte de negocios. En segundo lugar, es su posición geográfica la que resultaba igualmente conveniente, según Salazar. Con el río a sus espaldas facilitaría la captura de los animales arreados en esa dirección, quedando sin salida. La “recogida de cavalladas y ganados” se efectuaría apenas escuchada la noticia de enemigos en la costa. Bajo tales circunstancias el fuerte adquiriría funciones como punto de encuentro y resguardo de tan importante recurso, reforzando el bloqueo de todo trato extranjero con los enemigos indígenas del interior, así como el acceso de éstos al ganado y equinos, ahora fuertemente vigilados. Igualmente, la cantidad de cabezas posibles de acaparar y sustraer del territorio sería proporcional, por ello era una medida para cercar el mercado de corambre y otros artículos derivados del ganado, como sebo y jabón. El gobernador extiende la *mejor* defensa al cuidado de sus recursos, fuera por su utilidad militar -para dotar de monturas a las órdenes de caballería propuestas- o por el valor de los cueros, mercancía que asciende en importancia como exportación de Buenos Aires, pero más avanzado el siglo y particularmente en el XVIII.¹⁰

⁹ AHN, *Diversos Colecciones*, 43, N. 13, f. 3R, *Discurso Militar y Político*, 8 de diciembre 1672.

¹⁰ Zacarías Moutoukias, *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*. Buenos Aires, Centro editor de América Latina, Bibliotecas universitarias, 1988, p. 178; Lía Quarleri, *Rebelión y guerra...Op. Cit.*, pp. 99-101.

Los últimos dos beneficios son bastante similares. En ambos casos el gobernador asegura que el fuerte permitirá albergar todo tipo de bienes, fuesen los socorros (principalmente personas y alimentos) enviados desde las provincias de Tucumán, Paraguay, Santa Fe y Corrientes, como también y en segundo lugar, la artillería, armas y municiones enviadas desde la metrópoli. Del mismo modo, en caso de perderse la ciudad, como sitio más cercano al interior del territorio, funcionaría como primer punto de agrupamiento para los refuerzos prestados por los vecinos de las regiones antes mencionadas. Una fortificación en el paraje de Luján definiría la ruta de contacto con los vecinos más inmediatos a un primer espacio de control. La propuesta claramente llama la atención de la corona, quien termina por ordenar que se atienda a su pronta construcción y acepta lo hasta entonces realizado por el gobernador y presidente de la extinta audiencia.¹¹

Por otra parte, sobre la pertinencia del nuevo fuerte, cabe resaltar que lo primero que refiere Salazar en su *Discurso...* es su pericia militar, particularmente en fortificaciones, pues se jacta de las obras arquitectónicas realizadas en la primera fortificación de la ciudad. Asegura que a su llegada al puerto, el llamado *fuerte*: “solo lo era en el nombre y dibujo de un papel iluminado”.¹² Siendo entonces su iniciativa personal la que permitió levantar los primeros medios defensivos del lugar. Las obras realizadas por él, sin embargo, no están referidas en su *Discurso*. En cambio, en el *Defensorio* del oidor de la extinta audiencia - coetáneo de Salazar- Alonso de Solórzano, éste escribe y remarca los grandes esfuerzos y construcciones efectuadas a costa del presidente. Entre las cuales aparecen: la muralla que da al mar, una garita, arcos y su bóveda, puertas y puentes levadizos para el foso, un

¹¹ AGI, *BUENOS_AIRES*, n. 3, L. 8, f. 257V-258R, *Real cédula al maestre de campo don Andrés de Robles, caballero de la orden de Santiago, gobernador y capitán general delas provincias del Río de la Plata*, 24 de noviembre 1674.

¹² AHN, *Diversos Colecciones*, 43, N. 13, f. 1R, *Discurso Militar y Político*, 8 de diciembre 1672.

baluarte, seis troneras en la muralla, desagües, una calzada empedrada, un pozo, un silo, una contaduría, galería, carpintería, herrería, dos aposentos y una cárcel.¹³

Una construcción similar resulta llamativa. Este antecedente respalda la viabilidad de la propuesta de un reducto en Luján, propicio para asegurar los instrumentos de control del territorio. Asimismo, bajo estas circunstancias, como el nuevo fuerte vigilaría parte de la costa y el interior de la provincia, se sugiere que existen medios materiales para complementar su función. Por ello también se manda la edificación de torres de vigilancia a lo largo del litoral, separadas por media legua de distancia a manera de guardacostas. Habilitadas para dar aviso con fuegos en caso de una arribada nocturna, maliciosa o no, así como para frenar cualquier avance de una invasión inminente. Se deja a consideración del gobernador la cantidad de puntos de vigilancia a construir, así como los sitios más indicados para levantar las estructuras.¹⁴ Esta organización defensiva parece apuntar al objetivo verdaderamente importante, el cual era asegurar que todo desembarco fuese filtrado por el puerto y la fiscalidad subsecuente, reduciendo todavía el margen de arribadas sin capturar. La idea deriva de los papeles presentados por Manuel de Bañuelos y Sandoval, marqués de Ontiveros,¹⁵ miembro del Consejo de Guerra en la metrópoli española. Este personaje consideraba a Buenos Aires el puerto “más capital de la América”, lo cual

¹³ Raúl A. Molina, “Una Historia inédita de los primeros 80 años de Buenos Aires. El „Defensorio“ de Don Alonso de Solórzano y Velazco, oidor de la Real Audiencia (1667)”, en: *Revista de Historia de América* (Instituto Panamericano de Geografía e Historia), México, N°52, diciembre, 1961, § 26-36 del *Defensorio*; sobre la importancia y aplicación de estos aspectos arquitectónicos *vid*: Carlos Díaz Capmany, *La fortificación abaluartada: una arquitectura militar y política*, Madrid, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, 2004, p. 26-31, 55-67, 88-91.

¹⁴ AGI, *BUENOS_AIRES*, n.3, L.8, f. 116R-116V, *Real cédula al maestre de campo don José Martínez de Salazar, caballero de la orden de Santiago, gobernador y capitán general de las provincias del Río de la Plata*, 7 de febrero 1672, Sobre los papeles elaborados por el miembro del consejo no encontramos mayor información, nos limitamos a lo referido en estas cédulas.

¹⁵ En la documentación aparece como: Hontiveros.

motivaba sus advertencias a la corte.¹⁶ No obstante, la iniciativa fue presentada al tiempo de la destitución de la audiencia y su presidente, de manera que fue necesario repetir el plan al gobernador Andrés de Robles y adjuntar una copia de las recomendaciones hechas por Bañuelos.

La cuestión reside en lo siguiente, ya con Robles instalado en el puerto, el designio sobre las atalayas fue refrendado nuevamente en 1674 y con un tono imperativo, pues manda al gobernador que atienda las indicaciones contenidas en su cédula real: “la guardéis, cumpláis y executéis precisa y puntualmente”.¹⁷ Lo que desconcertó al gobierno metropolitano, y provoca la puntualización de estas órdenes, es la respuesta que recibieron por parte de Martínez de Salazar donde asegura que las torres son inviables por falta de materiales.¹⁸ Sobre esta situación, el expresidente refiere –específicamente- la falta de encabalgamientos para la artillería, pues escasea la madera y los herrajes o, para el caso, persona “quien lo entienda”.¹⁹ Pero Salazar había propuesto el nuevo fuerte, aún dentro de un contexto de carestía. En este sentido el escenario no corresponde con los medios que aparentaban estar disponibles para la construcción. Las estructuras, torres y fuerte, apuntan a diferentes cuestiones, vigilando la costa y tierra adentro respectivamente, pero no resultan planes excluyentes. En todo caso no es clara la reserva a implementar una mayor vigilancia del litoral y, en consecuencia, de las arribadas. No así con la plaza fortificada que sirve para

¹⁶ AGI, *BUENOS_AIRES*, n. 3, L. 8, f. 178R-179R, *Real cédula al maestro de capo don Andrés de Robles, caballero de la orden de Santiago, gobernador y capitán general de las provincias del Río de la Plata*, 24 de noviembre 1672.

¹⁷ AGI, *BUENOS_AIRES*, n. 3, L. 8, f. 259R-260R, *Real cédula al maestro de campo don Andrés de Robles, caballero de la orden de Santiago, gobernador y capitán general de las provincias del Río de la Plata*, 29 de noviembre 1674.

¹⁸ Aquí la documentación hace referencia a una carta escrita por el presidente de la audiencia, con fecha 18 de junio 1673, la cual no hemos podido rastrear.

¹⁹ AHN, *Diversos Colecciones*, 43, N. 13, f. 4R, *Discurso Militar y Político*, 8 de diciembre 1672

distintos propósitos, como contención contra los indígenas, futuro almacén/centro de acopio de ganado y medio para restringir el abastecimiento de navíos cercanos.

Ahora bien, ambos puntos defensivos, tanto aquél de la ciudad como el pensado para ocupar Luján, fueron objeto de una constante revisión, pues era imprescindible asegurar una defensa adecuada a las provincias. Sobre el cuidado y disposición de las fortificaciones, de hecho, no sólo se demandó la construcción del nuevo reducto, así como la elaboración y mantenimiento de todas las atalayas que se querían construir. A Andrés de Robles también le encargaron dar su parecer sobre fortificar la ciudad, es decir, amurallarla totalmente. Sin embargo, refiere las dificultades que suponen las casas cercanas al presidio que estorban para emplazar una muralla, pero la corona no ve mayor problema en tal caso, ya que podrían derribarse. Igualmente, en cuanto a este punto, el capitán general empata las razones de su antecesor sobre la falta de materiales, además, agrega la mala disposición del terreno, que por pantanoso impide la construcción.²⁰ Consideremos que para completar la obra ubicada en Luján hicieron falta varios años,²¹ y en cuanto a los centinelas costeros, las noticias sobre una edificación inminente o progresos significativos en su utilización no se localizan sino hasta el siglo XVIII.²² Lo que nos lleva a sopesar que la falta de materiales obligó a frenar los progresos, mas no detenerlos definitivamente. La situación revela el problema que implica dedicar las escasas materias primas a distintos proyectos, de forma que las edificaciones planeadas no pudieron ser atendidas de forma inmediata y

²⁰ AGI, *BUENOS AIRES*, n. 3, L. 9, f. 3V-5V; 8R-10V, *Reales cédulas al maestro de campo don Andrés de Robles, caballero de la orden de Santiago, gobernador y capitán general de las provincias del Río de la Plata*, 20 de septiembre 1675

²¹ Daniel Schávelzon, “Un fuerte español...”, *Op. Cit.*, en la investigación de este autor la construcción es fechada para la primera mitad del siglo XVIII. No obstante, la guardia en Luján, es decir, parte de los individuos dispuestos para proteger la zona, estaban en funciones desde finales del siglo XVII, *vid.* Fernando Jumar e Isabel Paredes, “El comercio interregional en el complejo portuario rioplatense. El contrabando visto a través de los comisos 1693-1777”, en: *América Latina en la Historia Económica*, México, Instituto José María Luis Mora, Núm. 29, enero-junio 2008, p. 69.

²² Fernando Jumar e Isabel Paredes, “El comercio interregional...” *Op. Cit.*, p. 58 y sig.

difícilmente de forma paralela. Hace falta, ultimadamente, alargar y considerar el proceso de conformación de estos puntos de control hasta avanzado el siglo XVIII, extensión que rebasa los objetivos de esta investigación. Lo que resulta interesante es que los proyectos se vinieron gestando desde el siglo XVII.

Aun así, con todo esto en mente, la planificación efectivamente atendida fue la regional, siendo la construcción del reducto una necesidad más inmediata a resolver, puesta en marcha durante la administración de la audiencia, aunque aprobada hasta el gobierno de Robles. De tal forma, la iniciativa de las atalayas pensadas para vigilar las arribadas por vía atlántica (propuesta metropolitana) se añade a una lista de espera, teniendo preferencia el foso que marcará la posición de la guardia de Luján. En buena medida, como motivos llanamente *defensivos*, apenas suponen un cambio sustancial en la organización regional. Las torres no apuntan a la erradicación formal y definitiva de la presencia exógena, en todo caso, tal acción queda encaminada a vigilar y asegurar la posterior canalización de toda embarcación por filtros oficiales. En otras palabras: ampliar el radio de acción del brazo captor y asegurar un aumento del número de buques apresados. Con ello incrementaba el margen de ganancia a través de los distintos cargos aplicados a un desembarco, legal o no. En palabras más generales, se pretendía impedir el fraude de los intereses metropolitanos. Uno de los objetivos de la audiencia de Buenos Aires, contener las arribadas ilegales, era retomado siguiendo esta organización. No obstante, puntualicemos, aunque creciera el número de apresamientos no se eliminaba la posibilidad de contrabando; sobornos y fraudes tenían lugar a partir, precisamente, de la llegada de una nave. Sobre las arribadas, dice Salazar: “[...] aunque residiera aquí el Real Consejo de las Indias no las pudiera evitar, pues consisten en los accidentes de el mar o en la malicia de quien las hace, que no se

puede[n] prevenir por ser el puerto abierto.”²³ La dificultad que supone el “puerto abierto” es la cuestión a resolver, en su momento por el tribunal y, ahora, con la aplicación de puntos de guardacostas y una mayor vigilancia.²⁴

Sin embargo, esto no podría efectuarse sin la cooperación de los individuos encargados de esta labor, siguiendo a Salazar, tenemos que considerar: “la malicia de *quien* las hace”. Por ello el estrecho vínculo entre población y defensa enmarca, no sólo los objetivos a completar, sino la propia viabilidad de las reacciones para detener el comercio directo.

○ **El aumento de pobladores.**

Entonces, el complemento de las medidas materiales coincide con los recursos humanos, a su vez engrosados. Junto con las órdenes reales sobre la eliminación del tribunal platense, la cantidad de efectivos en el presidio fue incrementada. Como sabemos, buena parte del servicio de Gómez del Rivero consistió en el traslado y manutención de quinientos hombres dirigidos a Buenos Aires. Estas órdenes estipulaban la emergencia de armar una caballería lista a patrullar las costas, lo cual responde al “puerto abierto”, tan basto que entorpece un control absoluto sobre el territorio; en su conjunto, caballería y atalayas resguardarían cualquier ruta de acceso al interior, definiendo una territorialidad con mayor precisión.²⁵ Con ello los límites fronterizos quedarían fijados más claramente.

Ante tales disposiciones, el otro mandato con el que dialoga Salazar es justamente el aumento de soldados en el asentamiento, agregando la forma en que quedarían organizados

²³ AHN, *Diversos Colecciones*, 43, N. 13, f. 5V, *Discurso Militar...*, 8 de diciembre 1672.

²⁴ Esto ocurría de forma semejante en Campeche, en el virreinato de la Nueva España, atalayas, fuertes y amurallar la ciudad fueron parte de las obras entonces iniciadas, José Antonio Calderón Quijano, *Historia de las fortificaciones en Nueva España*, Sevilla, EEHA (Escuela de Estudios Hispano-Americanos), 1953, El autor expone la serie de proyectos a lo largo del siglo XVII como reacción a los embistes enemigos, particularmente en el último tercio de la centuria. p. 253-267.

²⁵ Robert, D. Sack, “El significado de la Territorialidad”, la selección encontrada en: Pérez Herrero, Pedro (coomp.), *Región e historia en México (1700-1850). Métodos de análisis regional*, México, Instituto Dr. Mora, Universidad Autónoma Metropolitana, 1991, p. 194-204,

para garantizar la defensa. El presidente estimó un crecimiento en la dotación, de los trescientos que había entonces, a quinientos efectivos; expectativas ampliamente rebasadas por al menos trescientos individuos de más. Recomienda organizarlos en cuatro compañías, dos de infantería y dos de caballería. Sobre estas últimas, el gobernador divide ambos escuadrones en ciento veinticinco unidades, de las cuales, nos dice, cincuenta portarán lanzas y adargas, cuarenta mosquetes y los treinta y cinco restantes llevarán arcabuces “a manera de *Dragones*”.²⁶ Los doscientos cincuenta hombres restantes conformarían las otras dos compañías a pie, organizadas en ciento cincuenta mosquetes y los cien restantes con arcabuces o partesanas. La compañía de *Dragones*, en tanto agente aprehensor, también se perfila como un antecedente de los medios terrestres para realizar comisos a lo largo del siglo XVIII,²⁷ tal como ocurre con las torres y el fuerte de Luján, todos fueron proyectos gestados en el XVII, pero desarrollados con posteridad.

Asimismo, el aún gobernador incorpora a los efectivos militares disponibles cuatro compañías más, conformadas por los “números” de la ciudad, es decir, los vecinos de las chacras y estancias de su jurisdicción. Salazar comenta que la unidad de infantería propia de la localidad quedaría armada –por cuenta del gobernador- con arcabuces o partesanas, y aunque fuera gente “poca y de mala calidad” podrían aportar alguna utilidad.²⁸ Las tres unidades restantes eran de caballería (con lanzas y adargas), mismas que se adjuntan a los dos bloques montados antes mencionados. Esto era para conservar la buena disciplina y evitar la profusión de desertores, asegura el gobernador. También asegura que su pericia y

²⁶ AHN, *Diversos Colecciones*, 43, N. 13, f. 1V, *Discurso Militar y Político*, 8 de diciembre 1672.

²⁷ Fernando Jumar e Isabel Paredes, “El comercio interregional...” *Op. Cit.*, particularmente p. 68-69; Sobre la vigilancia y medios de aprehensión, enmarcados en un panorama general, pero igualmente sintético del siglo XVIII, *vid.*, Fernando Jumar, “Colonia de sacramento y el complejo portuario rioplatense 1716-1778”, en: Silvia H. (dir.), *Los caminos del mercosur. Historia económica regional. Etapa colonial*, México, Instituto panamericano de geografía e historia, 2004, p.174-175.

²⁸ AHN, *Diversos Colecciones*, 43, N. 13, f. 1V-2R, *Discurso Militar y Político*, 8 de diciembre 1672

práctica en las pampas y geografía local las harían de algún servicio. Las compañías de caballo conformadas quedarán adscritas al nuevo reducto en construcción, encargándoles el cuidado y manutención de todos los equinos y ganado por igual. Una suma sencilla nos da un aproximado de mil individuos reclutados,²⁹ sin contemplar los trescientos efectivos que el expresidente omite y los que se agregarían conforme avance el siglo. Aunado a estos soldados, el propio Salazar calcula el apoyo que podrían prestar las provincias más inmediatas de Tucumán, Paraguay, Santa Fe y Corrientes, en quinientos hombres: “españoles y algunos indios amigos”,³⁰ robusteciendo así la demografía destinada a la defensa del litoral. Finalmente, en otro grupo de cédulas reales dirigidas a Robles, se hace particular mención de la orden de trasladar a la ciudad sesenta familias indígenas provenientes de las reducciones jesuitas, un subsecuente otorgamiento de tierras a las mismas e incluso instrucción en las armas.³¹ Lo cual es por demás extraordinario. La proporción de hombres en armas iba en constante crecimiento y construyéndose con una base conformada por peninsulares, americanos e indios.

Un último proyecto propuesto para aumentar el número de pobladores, mismo que concierne al presidio y su guarnición, fue el establecimiento de un “hospitalillo” en la ciudad. El plan fue admitido por el gobierno central en 1672, poco tiempo antes de la destitución de la audiencia y su presidente.³² A través de estas órdenes logramos rastrear que la solicitud para fundarlo fue realizada desde 1664, a un año de haber llegado Salazar a su puesto en Buenos Aires. Pese a ello, durante todo este lapso la idea fue percibida como

²⁹ Cerrando el número de soldados por compañía en ciento veinticinco efectivos, cada una

³⁰ *Ibidem*, f. 3V.

³¹ AGI, *BUENOS_AIRES*, n. 3, L. 9, f. 5V-7V. *Real cédula al maestro de campo don Andrés de Robles, caballero de la orden de Santiago, gobernador y capitán general de las provincias del Río de la Plata*, 20 de septiembre 1675.

³² AGI, *BUENOS_AIRES*, n. 3, L. 8, f. 187V-190V, *Real cédula al maestro de campo don José Martínez de Salazar, caballero de la orden de Santiago, gobernador y capitán general de las provincias del Río de la Plata*, 28 de diciembre 1672.

inconveniente. El principal obstáculo a resolver era evitar perjudicar el real erario, pues la metrópoli no correría con los gastos necesarios para poner en marcha el hospital. Como respuesta se propuso redirigir una parte del sueldo de los soldados del presidio al presentarse cualquiera de dos situaciones: en caso de convalecencia, para pagar el servicio de barberos y cirujanos que fuesen requeridos, y en el peor de los casos, para saldar gastos funerarios. Junto a ello, para sustentar la empresa y cuidado de los enfermos, también se propone transmitir una parte del diezmo de la iglesia catedral del puerto, que afirma Salazar ya funciona en plenitud. Entre las cosas que ahorraba la metrópoli se da noticia sobre la elección de una abandonada ermita dedicada a la virgen de Copacabana, ésta ahora funcionaba como espacio e iglesia adjunta para fundar oficialmente el hospital. En ella, además, estaban habilitados veinte pabellones con camas, sábanas, almohadas y colchones para comodidad de los dolientes. Los hospitales, al menos en principio, funcionaron como lugares para cuidar, no necesariamente curar; aunque esto bien podía ocurrir.³³ Asimismo, la dotación de fondos refleja la solvencia de los contribuyentes, fuesen los particulares de una ciudad o el propio estado a través del rubro fiscal del situado, es, además, un acto piadoso que denotaba poder y posición.³⁴ Observamos cómo el gobierno local esboza un progreso prometedor en el proyecto, pero restaba mucho por completar.

La solicitud específicamente hecha por Salazar desde un inicio -lo que aún hacía falta en la ciudad- era el envío de personas capacitadas para atender el hospitalillo y sus pacientes, preferentemente se solicitan cuatro hermanos de la orden de san Juan de Dios: “un sacerdote, [un] cirujano, [un] platicante [*sic.*] y [un] enfermero”.³⁵ Se busca esta orden

³³ Mary Lindemann, *Medicina y sociedad en la Europa moderna 1500-1800*, Madrid, Siglo XXI, traducción de Ángela Pérez, 2001, p. 139-140.

³⁴ *Ídem.*

³⁵ *Sic.*, AGI, *BUENOS_AIRES*, n. 3, L. 8, f. 187V-190V, *Real cédula*...28 de diciembre 1672.

en especial, porque el voto de hospitalidad era fundamental para los juaninos: hospedaje, atención de los enfermos y caridad, eran servicios que permearon su quehacer regular.³⁶

Finalmente, la colaboración esperada por la corona española -el traslado de religiosos y/o hermanos de la orden juanina- no fue refrendada. No podemos afirmar que aquellos embarcados en los registros de Rivero estuviesen destinados -específicamente- a esta empresa. Lo cual, en efecto, no impidió corroborar y aceptar la fundación con lo hasta entonces obrado por el gobierno local, encargando estrictamente el trato de los enfermos del hospitalillo “en la mejor forma posible que se pueda”,³⁷ es decir que, pese a no tener asignado quién lo atiende, la faena quedaba en sus manos. Ahora bien, motivada por la necesidad pública inmediata, la administración regional había aventajado a la metrópoli en esta empresa, al actuar sin una resolución definitiva por parte de esta última. En sí, concretar el apoyo hospitalario al aparato bélico es reflejo de una paralela consolidación de la gobernabilidad bonaerense, que a su vez tiene un correlato en la creciente formación de un ejército permanente y su paulatina optimización. En términos de higiene y salubridad, es claro el beneficio que este servicio facilita a la localidad, efectivos militares incluidos. Para el caso, la intervención directa de la administración en la sanidad pública resulta un acto defensivo, preventivo y en ocasiones proactivo, dirigido al cuidado o, digamos, conservación de la población en su conjunto.³⁸ Reducir los riesgos sanitarios y

³⁶ Josefina Muriel, *Hospitales de la Nueva España. Tomo II. Fundaciones de los siglos XVII y XVIII*, México, UNAM, IHH, Cruz Roja Mexicana, 1991, p. 7-9 y el Cap. III que trata las fundaciones del siglo XVII. Las labores de la orden religiosa, al menos en la Nueva España, fueron de una extensión e importancia ampliamente reconocidas.

³⁷ AGI, *BUENOS AIRES*, n. 3, L. 8, f. 187V-190V, *Real cédula...* 28 de diciembre 1672.

³⁸ Mary Lindemann, *Medicina y sociedad...* p. 173-175.

enfermedades era parte de un interés generalizado de la metrópoli española, pues coadyuva, precisamente, al sostenimiento de una población con ánimos de ampliarse.³⁹

Finalmente, a una organización adecuada a la geografía, recursos y necesidades del territorio y población platense, también se determinaron nombramientos para ajustar la conducta de la guarnición y organización del aparato bélico. Al nuevo gobernador Andrés de Robles lo acompañó un sargento mayor, designado en la metrópoli para mantener la “buena disciplina” de los soldados, con un sueldo fijo, residencia en el fuerte y todos los derechos e inmunidades propias del puesto. Antes de obtener el cargo definitivamente, Juan Zebrian y Velasco tuvo que pagar la media anata -impuesto que gravaba su nombramiento- en los lapsos establecidos en la provisión, correspondiente a la mitad de su sueldo anual.⁴⁰

Del mismo modo, por consejo del exgobernador Salazar, se manda a Andrés de Robles elegir y nombrar una persona para ocupar el cargo de mayordomo de artillería y tenedor de bastimentos, con el prerequisite de pagar los impuestos correspondientes.⁴¹ Finalmente, el cargo queda depositado en la persona de Juan de Reluz y Huerta, con la labor de mantener un inventario de todas las municiones, piezas y herramientas propias de la artillería, tanto del presidio como de las embarcaciones, pero igualmente responsable de abastecer estas últimas con bizcocho, granos, carne e incluso armas durante su estancia en los litorales de

³⁹ Sobre los distintos aspectos tocantes a la práctica médica, hospitales y el particular caso naval y militar, nos remitimos a las obras de: Mikel Astrain, *Barberos y gente de mar, la sanidad naval y la profesión quirúrgica en la España Ilustrada*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1996. La relación entre defensa y salubridad también puede verse, a partir de un ejemplo novohispano del siglo XVIII, en la obra de: Guadalupe Pinzón Ríos, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur: Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas 1713-1789*, México, UNAM, instituto de investigaciones históricas, instituto de investigaciones Dr. José María Luís Mora, 2011, específicamente la quinta parte del texto, p 295-360

⁴⁰ AGI, BUENOS_AIRES, n. 3, L. 8, f. 181R-184V, *Real provisión al sargento mayor don Juan Zebrian y Velasco*, 30 de diciembre 1672, el sueldo queda fijado en: “setenta escudos de a diez reales al mes”, por lo tanto, la media anata corresponde, según el cálculo realizado en la provisión, a un pago de ciento cuarenta y dos mil ochocientos maravedís.

⁴¹ Sobre la política de venta de cargos a partir de finales del siglo XVII, nos remitimos a: Antonio Domínguez Ortiz, *Política fiscal y cambio social en la España del siglo XVII*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1984, p.183 y en general a la obra de Mark A Burkholder. y , D. S Chandler, *De la impotencia a la autoridad. La Corona Española y las Audiencias en América 1687-1808*, México, FCE, 1984, p. 29-39.

su jurisdicción.⁴² Efectivamente, son dos cargos con tareas diferenciadas pero concentrados en este personaje, lo cual puede deberse a un interés por reducir costos burocráticos.⁴³ La reducción de cargos en una persona también focaliza el registro y provisión de todos los insumos requeridos para la manutención y eficiencia de los buques.⁴⁴ La expectativa era lograr un mayor control de los movimientos mercantiles, a partir de encausar el paso de toda transacción bajo la atenta mirada de *una* persona de confianza. Pero, una vez más, la “malicia” permea cada recoveco del sistema, siendo Reluz y Huerta otro personaje que hizo uso de su posición precisamente para ejercer el fraude y contrabando; y en los mismos tratos cayeron los sargentos mayores del presidio.⁴⁵

El desarrollo demográfico, como objetivo perseguido por la audiencia, ahora tenía más de una vertiente que permitía su desenvolvimiento. Pero la vigilancia comercial, si bien también tenía distintos métodos para efectuarse, no apuntaba a la erradicación del comercio extranjero, a los métodos de contrabando o a la efectiva represión de la práctica. Este aspecto, el comercio atlántico, Salazar lo retoma dentro del rubro que dedica a la conservación y aumento poblacional, sirve a este funcionario para presentar las

⁴² AGI, *BUENOS_AIRES*, n. 3, L. 8, f. 237R-237V, *Real cédula al maestre de campo don Andrés de Robles, caballero de la orden de Santiago, nombrado gobernador y capitán general delas provincias del Río de la Plata*, 8 de Noviembre 1673. AGI, *BUENOS_AIRES*, n. 3, L. 9, f. 13R-15V, *Real provisión a Juan de Reluz y Huerta*, 3 de octubre 1675.

⁴³ Sobre la distinción entre dichos cargos *vid. Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias*, reproducción de la edición de Julián Paredes de 1681, consultada en línea en el Fondo Antiguo de la Universidad de Sevilla, última visita realizada el 23/09/2015, en: <http://fondosdigitales.us.es/fondos/libros/752/14/recopilacion-de-leyes-de-los-reynos-de-las-indias/>, Tomo III, Libro IX, título XXII, ley VI; título XIX; también, sobre las funciones específicas del tenedor de bastimentos *vid. José de Veitia Linaje, Norte de la contratación de las Indias Occidentales*, (Sevilla, 1672) Buenos Aires, Comisión argentina de fomento interamericano, 1945, Libro I, cap. XXIII, 15 y 18.

⁴⁴ En cuanto a los beneficios e importancia de los negocios que supone el abastecer un navío en puerto de los insumos básicos, pero en el contexto del siglo XVIII: Fernando Jumar, (Dir.) [*et. al.*], “El comercio ultramarino y la economía local en el complejo portuario rioplatense, siglo XVIII”, en: *Anuario del IEHS* (Instituto de estudios histórico-sociales), Buenos Aires, Facultad de Ciencias Humanas, Univ. Nacional del Centro de la Prov. de Buenos Aires, Tandil, Núm. 21, 2006, 235-254 p.

⁴⁵ Remarquemos que Huerta no perdió un solo minuto, pues fue acusado de fraudes en la provisión de cueros para el navío de registro que trajo al gobernador Andrés de Robles: Moutoukias, *Contrabando y control colonial... Op. Cit.*, p. 195-199,

conveniencias derivadas de modificar la situación actual del puerto, económica y gubernamentalmente. El beneficio para la corona queda enmarcado, una vez más, en el siempre presente crecimiento demográfico.

- **El mejor gobierno de Buenos Aires, la conservación de los pobladores y el comercio atlántico.**

Regresando a la obra de Salazar y siguiendo los aspectos más *políticos* de la misma, el autor divide sus propuestas sobre la conservación de la población en dos entradas: el establecimiento de una audiencia más cercana y la permisión de un comercio regulado con otros puertos atlánticos. En seguida presentamos los elementos más relevantes que expone el presidente y, por otra parte, valoramos el margen de respuesta que recibieron en la península. Esto con la intención de presentar qué medidas, relacionadas con cada una de dichas ideas, acompañaron la arribada del nuevo gobernador. Pues es precisamente en lo *político* donde el acuerdo seguirá lejos de ser alcanzado, ya que las discrepancias entre una y otra organización resaltan con mayor claridad. Con esto en mente, también remarcamos cómo los aspectos militares considerados sobre la mejor defensa de Buenos Aires incidieron en los mandatos otorgados al respecto.

- **Otra audiencia...**

Sobre el aspecto correspondiente a lo ocurrido con la audiencia, para Salazar es evidente que sus labores no proseguirían. Se dedica a corroborar que el designio es adecuado, pues no se cumplieron los objetivos por los que fue establecida, que a su parecer son tres. En primer lugar el gobernador recuerda la principal causa por la que había sido instaurada la audiencia en Buenos Aires, la cual consistió en acrecentar el número de vecinos por medio de la ocurrencia de negocios y por los cargos oficiales disponibles.

Sobre éstos Salazar menciona, entre otros, los de relator, canciller, alguacil de corte y capellán. Sin embargo, escribe que la “poca” cantidad de transacciones, así como la falta de interés en los cargos, impidieron un cumplimiento satisfactorio del primer designio. Ambas menciones son claramente ambiguas. Sobre el bajo movimiento comercial tenemos nuestras dudas, como fue expresado a través de la ocurrencia de comerciantes de distintas nacionalidades aún durante su mandato. Sobre los cargos indeseados surgen dos cuestiones. Primero, que aquellos de interés estaban ya cooptados como, por ejemplo, el de mayordomo de artillería y tenedor de bastimentos. Los negocios que abrió definitivamente no pasaron desapercibidos. Apenas ofreció el cargo Andrés de Robles, el interés de Reluz y Huerta quedó reflejado en su participación dentro del abastecimiento del navío en puerto, el barco sobreviviente del registro de Miguel Gómez del Rivero. Segundo, los cargos venales eran un medio propio de un grupo de poder local -ya consolidado- para asegurar la estabilidad y continuidad de sus prácticas.⁴⁶ De manera que la “falta de interés” podemos interpretarla como un cierre de filas por parte del grupo de élite, que no admitía sino a aquellos incluso en sus redes personales, de amistad y parentesco, para asegurar la perpetuidad de sus actividades.⁴⁷ Más que falta de medios, consideramos que éstos estaban claramente focalizados, una progresiva limitación en la cantidad de beneficios a obtener a través de los nombramientos.⁴⁸

⁴⁶ Zacarías Moutoukias, “Contrabando y sector externo en Hispanoamérica colonial”, en: Carmagnani, Marcello, Hernández, C., Alicia y Romano, Ruggiero, (coord.) *Para una historia de América II, Los nudos*, México, FCE, COLMEX, fideicomiso historia de las américas, 1999, p. 193-197; Zacarías Moutoukias, *Burocracia, contrabando y autotransformación de las élites. Buenos Aires en el siglo XVII*, Buenos Aires, Anuario del IEHS, III, Tandil, 1988, p 244-245.

⁴⁷ H. Pietschmann, “Burocracia y corrupción en Hispanoamérica colonial. Una aproximación tentativa”, en: *Nova América*, n°5, Torino, 1985. P.26; también están las valoraciones hechas en: Ruggiero Romano, *Coyunturas opuestas: La crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*, México, El Colegio de México, 1993, p. 155-156.

⁴⁸ Pedro Pérez Herrero, *La América colonial (1492-1763)*, Madrid, Síntesis, 2000 (col. Historia de España 3er Milenio, vol. 18), p. 181.

En cuanto al segundo objetivo del tribunal, similar al anterior, el mandato intentó otorgar a las gobernaciones de Río de la Plata, Tucumán y Paraguay un espacio para resolver todos los pleitos y causas bajo las instancias de un tribunal oficial próximo. Esto era una respuesta a los grandes trayectos y costo de transporte que suponía desplazarse hasta la audiencia más cercana, en Charcas. Consecuentemente, eliminar el factor mencionado contribuiría al sustento y concentración demográfica. Entonces, para no provocar un despropósito, la corona y Martínez de Salazar mencionan otra posibilidad: no eliminar la institución, sino trasladarla a Córdoba de Tucumán. Ciudad electa por ser la provincia mejor abastecida y de mayor población, comodidad e ilustración –lo último por las escuelas y órdenes religiosas que allí se encontraban.⁴⁹ Asimismo, concuerdan que la presencia paralela de la aduana en esta ciudad permitiría defender los intereses monopólicos, al reforzar la vigilancia del movimiento de plata e importaciones por igual. Mientras que en primera instancia se habla de sustituir al gobernador de Tucumán con un presidente de la audiencia propuesta, restando únicamente el costo de tres oidores y un fiscal,⁵⁰ Salazar plantea la noción de unir las provincias de Tucumán y Buenos Aires bajo la orden de un mismo gobernador y con la jurisdicción de la audiencia eliminada, es decir Paraguay incluido; no podían quedar afuera del conjunto defensivo tan importante apoyo, como lo eran los indígenas reducidos. Con lo anterior decrecía el costo burocrático al eliminar al gobernador del puerto, incluso propone eliminar un oidor de cada una de las audiencias de Chile y Charcas, de forma que el salario así recuperado fuera usado para la audiencia tucumana.

⁴⁹ AHN, *Diversos Colecciones*, 43, N. 13, f. 6R, *Discurso Militar y Político*, 8 de diciembre 1672.

⁵⁰ *Supra*. Cap. II, Nota. 38.

Toda la propuesta estaba pensada para que el beneficio local perjudicara en la menor cantidad posible al erario español. Otro resultado esperado era la centralización de la organización defensiva, al igual que un incremento en las comunicaciones directas con el virrey de Perú.⁵¹ Efectivamente, la audiencia *proyectada* con cabecera en Tucumán resulta un intento (por demás constante) de articulación gubernativa del espacio sudamericano, uno que sigue buscando corresponder tanto a intereses imperiales como, preferencialmente, regionales. Antes de abandonar su puesto, el presidente Salazar apoyó la posibilidad de trasladar la audiencia a Córdoba, ya que así el viaje resultaría más cómodo para los habitantes de las provincias sudamericanas, además de implicar ciertos beneficios defensivos y comerciales. Sin embargo, la opción de conservar el tribunal, al igual que la particular propuesta de unificar las gobernaciones, no fueron consideradas dentro de las órdenes enviadas a Andrés de Robles. Quizá la metrópoli no encuentra llamativo permitir el funcionamiento de una institución similar a la rioplatense pues, aún bajo su cuidado, las noticias de irregularidades en el comercio atlántico continuaron.

La predilección por un aparato militar de mayor envergadura también se explica por la insuficiencia, entonces comprobada, de uno estrictamente judicial. Recordemos, no obstante, la disposición real ya referida sobre transformar el salario de funcionarios en situado para soldados. Lo interesante es que el cambio de los montos encausados para pago de la tropa, justamente para asegurar la satisfacción de las necesidades básicas de una población marcial en crecimiento, termina por abonar a la cantidad de metálico mutable en exportaciones ilícitas. Como hemos repetido, el último objetivo de la audiencia -las arribadas ilegales- no fue atendido cabalmente. En todo caso la propuesta hecha por Salazar

⁵¹ AHN, *Diversos Colecciones*, 43, N. 13, folio 6V, *Discurso Militar y Político* 8 de diciembre 1672.

es tajantemente distinta a lo buscado por la metrópoli: en vez de prometer el fin de la práctica, se solicita su aceptación.

○ **...Y otro comercio.**

Con tantas consideraciones a tener en mente, el ex presidente Salazar entonces plantea el segundo punto para proseguir con las tareas de aumento del número de pobladores. Salazar abre con un contexto sobre la situación tan “destituida” en que se encuentran los vecinos. El funcionario asegura que, salvo por la plata del situado que permite comprar las mercancías demandadas, la falta de comunicaciones y comercio impide al puerto suplir sus carestías. En vista de no poder intercambiar azúcar, tabaco, yerba mate o algodón por los bienes requeridos -como ocurría en Paraguay, asegura- obligando a depender totalmente de la plata como medio de intercambio, el gobernador propone a la corona modificar las prohibiciones sobre la apertura comercial para mitigar la situación, misma que es de por sí turbia. Ya funcionaban, claro está, los navíos de registro enviados por la metrópoli, pero Salazar es inequívoco respecto a los puntos que diferencian lo que pide de lo existente, porque habla de algo: “lícito, fijo y permanente”, aunque siempre con las “limitaciones necesarias”.⁵² Si consideramos los registros como un aspecto regulado-legal, entonces el funcionario parece querer licitar ese *otro* comercio directo o de contrabando, pero es de esperar que no admita lo que no debía tener lugar. Por otra parte, lo fijo y permanente nos habla de una regularidad clara, suplantando la prerrogativa real de determinar cuándo enviar un permiso. De llevarse a cabo, el presidente confiaba que la ciudad crecería en “lustre y número”.

⁵² AHN, *Diversos Colecciones*, 43, N. 13, f. 4V, *Discurso Militar y Político*, 8 de diciembre 1672.

Para llevar a cabo tal labor, lo primero que propone es “instaurar” comunicaciones y comercio con Brasil. En su propuesta Río de Janeiro funciona como la opción más adecuada. En seguida organiza el permiso deseado en dos pataches al año de cien toneladas cada uno. A cambio de los frutos de la tierra como cecina, cebo, harina y legumbres, el contacto dejaba al alcance losa vidriada, maderas labradas, azúcar, conservas y tabaco. En paralelo, pide formalizar el envío de un navío de registro al año, o dos cada dos años, cargados de ropa para cambiarse por cueros en la capital española. Finalmente, un tercer navío cada cinco o seis años con quinientos esclavos provenientes de Angola, los cuales serían destinados a las labranzas de Tucumán y Paraguay. En este sentido, Salazar y el oidor Solórzano coinciden en atribuir a la agricultura un papel primordial para el sostenimiento mínimo de la provincia.⁵³ De tal manera el gobernador concluye que un mayor tráfico de esclavos aseguraría los medios lucrativos del interior, mismos que permiten sustentar la población. En otras palabras, el expresidente expone –sucintamente– la relación entre comercio atlántico y mano de obra, la esclavitud como factor de crecimiento demográfico, seguido de su incidencia en tanto insumo de la producción económica. Ahora los esclavos africanos se suman a los indígenas de Paraguay como los medios a disposición del mejor interés y defensa bonaerense. El espacio considerado abarca y evidencia los nexos entre la tierra adentro, el *hinterland*, y sus contactos trasatlánticos, su *foreland*.⁵⁴

Para cerrar la cuestión del puerto abierto y regulado, Salazar también reconoce los problemas que puede traer dicho comercio para los intereses económicos de Sevilla o

⁵³ *Ídem*; Raúl A. Molina, “Una Historia inédita...”, *Op. Cit.*, la § 42 y sig. del *Defensorio* corresponden al discurso del oidor sobre la trata de esclavos y su importancia.

⁵⁴ Lourdes de Ita Rubio, “Los puertos novohispanos, su *hinterland* y su *foreland*, durante el siglo XVI”, en: Marco Antonio Ladavazo (coord.) *Territorio, frontera y región en la historia de América, siglos XVI al XX*, México, Porrúa, UMSNH/IIH, 2003, p. 3-4 y 21.

incuso de Cádiz. Reclamos que se repitieron en los casos de Miluti y Rivero. Aún con las constantes solicitudes de mantener sin comunicación el territorio rioplatense, pide poner en consideración y balanza estos inconvenientes con la posibilidad de perder el territorio porque, sin acceso al comercio, la conservación e integridad del puerto sólo estaba poniéndose en peligro. La intención es formalizar el comercio paralelo al de sus contrapartes de Portobelo o Veracruz, justificado a partir de las repercusiones defensivas inmediatas. Para Salazar, permitir –o más bien, seguir permitiendo- el nuevo funcionamiento implicaba el beneficio de su majestad.⁵⁵

En todo caso, lo que sí le es solicitado al nuevo gobernador Robles es realizar un informe sobre el quehacer de la audiencia platense y, en general, el estado de la gobernación que quedaba bajo su cuidado.⁵⁶ En dicho informe, el autor pone particular atención en los casos de arribadas que pudo asegurar fueron contrarias al servicio de su majestad. Andrés de Robles reconoce los excesos ocurridos en las veintitrés arribadas que corroboró durante el funcionamiento de la audiencia, en todo caso asegura: “todas las arribadas...son maliciosas”.⁵⁷ Por lo tanto, era acertada la idea de que el tribunal no estaba frenando, o al menos conteniendo, la llegada de embarcaciones y mercancías de forma ilegal, los tratos fraudulentos u otros actos contrarios al bando del Rey. Ahora correspondía a este personaje completar aquello que no pudo realizarse con antelación, esto es, el combate sin cuartel contra el comercio extranjero y de contrabando.

Aunque Robles tuvo la tarea, junto con el resto de elementos defensivos instaurados, de impedir el comercio directo sin tolerancia alguna, su gobierno fue igualmente permisivo

⁵⁵ AHN, *Diversos Colecciones*, 43, N. 13, f. 4V-5R, *Discurso...*, 8 de diciembre 1672

⁵⁶ AGI, Gobierno, Charcas, 279, *Copia de diferentes capítulos de un informe que hizo y envió con carta de 15 de septiembre de 1677 Andrés de Robles*, citado en: Zacarías Moutoukias, *Contrabando y control colonial...Op. Cit.*, p.105 y 167-169.

⁵⁷ *Ídem*. Este número de arribadas referidas es claramente contrastante con las cantidades presentadas y corroboradas por Zacarías Moutoukias, como quedó expuesto en el cuadro 2, *vid. p. 00*

con el movimiento naval ejecutado en los litorales del Río de la Plata. Pese a enaltecer los favores alcanzados con la regulación vigente y puntualizar que no hacía falta considerar la introducción de un comercio con reinos extraños, al propio Robles se le acusó de haber concedido y permitido el desembarco de naves holandesas. Para lo cual le fue encargado al obispo de Buenos Aires, Antonio Azcona Imberto, llevar a cabo una investigación sobre los testimonios y relaciones en torno a estos excesos. Pero, siguiendo los procedimientos implementados en ocasiones previas, su actuar fue indultado como era regular,⁵⁸ lo cual subraya la continuidad e importancia de la práctica contrabandista, digamos, su resiliencia en el ámbito regional.

Junto a las acusaciones realizadas contra el tribunal, Robles también abordó el crecimiento y desarrollo de la provincia. Al respecto, es bastante prometedora la imagen presentada por el informante, siendo que la opulencia de esta ciudad queda reflejada en más de una forma. No sólo puntualiza los beneficios que supone el continuo ingreso del situado, también refiere las ventajas conseguidas gracias a los tratos comerciales efectuados con los navíos de registro y el corambre que tenían permitido transportar. Asimismo, repara en el provecho alcanzado gracias a las oportunidades de abastecimiento de estos mismos navíos a lo largo de su estancia en el puerto. Parece entonces que Robles informa cómo la continua necesidad de permitir todo tipo de actividades comerciales es, exactamente como lo mencionó Salazar, el método para acrecentar el número de pobladores y permitir el desarrollo y opulencia del puerto. Esto es perceptible para el funcionario con la construcción de la iglesia del Colegio de la Compañía de Jesús, dos capillas dedicadas a

⁵⁸ Moutoukias, *Burocracia, contrabando y autotransformación de las élite...*, *Op. Cit.*, p 239-241. Específicamente, *vid.*, AGI, *BUENOS AIRES*, n. 3, L. 9, f. 68R-70V, *Real cédula al licenciado don Juan Ximénez de Montalvo y Saravia, alcalde de casa y corte que al presente se halla en los puertos de Andalucía*, 15 de diciembre 1676, asimismo: L.9, f. 97R-98R, *Real cédula al obispo de Buenos Aires, don Antonio Azcona Imberto*, 14 de junio 1678.

santo Domingo y más de sesenta casas nuevas, lo cual permite asegurar al gobernador que la provincia: “demuestra no estar pobre, yr en aumento, y no en disminución [...] de suerte que solo Potosí y Lima la exceden”.⁵⁹ Tales afirmaciones contrastan claramente con la situación “destituida” mencionada por su antecesor.

Aún con todo este panorama, por mucho que colaboren al crecimiento de la provincia los beneficios aportados por el comercio, no parecen impedir la exigencia de uno regulado, sí, pero con menores restricciones. Si bien la metrópoli no admite otra empresa mercantil que aquella de los registros, siendo totalmente negativa la respuesta ante las propuestas de abrir rutas de contacto con África o Brasil, será precisamente Andrés de Robles -detractor del contrabando- quien volverá a insistir sobre la necesidad de un comercio más amplio. Asegura, como ya había sido puntualizado en otras solicitudes, que una mayor permisión en el contacto terminaría por volver innecesario el trato con extranjeros. Así se evitaría retornar a los tratos -que utilizó- para satisfacer la demanda de la población rioplatense. Pero esto apenas repercutirá en el parecer y respuesta de la capital española, la cual se limitó a continuar con el plan de enviar registros según su parecer y en los tiempos de su elección.⁶⁰ Este proceder concuerda con una rigidez en cuanto a la organización demandada, pero débil al momento de hacerla efectiva en la práctica.⁶¹ Asimismo, la estabilidad del contacto con reinos extranjeros también es reveladora, porque así Buenos Aires logra articularse dentro de la economía atlántica con mayor autonomía, en menor

⁵⁹ AGI, Gobierno, Charcas, 279, *Copia de diferentes capítulos de un informe...15 de septiembre de 1677.*

⁶⁰ AGI, BUENOS_AIRES, n. 3, L. 8, f. 277V *Carta acordada del consejo a don Gonzalo Fernández de Córdova*, 18 de junio 1675 y AGI, BUENOS_AIRES, n. 3, L. 9, f. 12R-13R, *Real cédula al maestre de campo don Andrés de Robles, caballero de la orden de Santiago, gobernador y capitán general de las provincias del Río de la Plata*, 30 de septiembre 1675.

⁶¹ Ruggiero Romano, *Coyunturas opuestas: La crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*, México, El Colegio de México, 1993, p.150-151.

dependencia de la economía española.⁶² Pero, notemos, no todo era contrario al interés real, debido a que la propia corona consideraba no sólo la dimensión económica, sino la militar, la cual obligaba a sostener un vaivén regular de comunicaciones para facilitar la estabilidad de un conjunto más extenso. La defensa e íntegra conservación de los despojos logrados en la conquista era labor de la metrópoli, como ya lo hacía con la protección del régimen mercantilista por medio de la escolta de flotas y galeones. Queremos decir que el factor militar está presente tanto en el funcionamiento regular como en el marginado por dicho orden.

- **Amenazas externas, aliados en potencia.**

Podemos relacionar la justificación del contacto directo con la prohibición de “izar” las armas contra los gobiernos con paces concertadas, obligando a otorgar un trato hospitalario a las arribadas afectadas por el clima o en busca de reparaciones; aún si seguir el mandato real finalmente resultaba contrario al interés metropolitano. Estas consideraciones sobre los desembarcos nos devuelven al tema en cuanto a los enemigos y contra quiénes estaba pensada toda la defensa que se había planeado.

Las instrucciones sobre el trato contra extranjeros son muy puntuales. En particular se repiten los casos francés e inglés, cuya presencia en los reinos españoles estaba vedada salvo en caso de tener naturaleza o licencia legítima. Para el primer caso, cuando el poder central recibe noticia del embargo de bienes de franceses, la extrañeza fue generalizada. Aunque consideran correcta la confiscación que se hizo en contra de algunos individuos en la jurisdicción de la extinta audiencia, resulta más preocupante que se les hubiese dejado residir allí, dentro del territorio hispánico y sin que los gobernadores de Buenos Aires,

⁶² Zacarías Moutoukias, “Contrabando y sector externo...”, *Op. Cit.*, p. 175; Pedro Pérez Herrero, *Comercio y mercados en América Latina colonial*, Madrid, Mapfre, 1992, p. 153.

Paraguay o Tucumán hayan tomado cartas en el asunto con mayor antelación. La falta resulta grave, y aunque se pide la extradición de los extranjeros capturados -o cualquier otro allí presente- de regreso a la península ibérica para ser juzgados, posteriormente se mandó detener futuros embargos debido a las paces alcanzadas con Francia.⁶³

Asimismo, las paces europeas impedían definir con seguridad quién era un enemigo cuando se advertía su presencia en las costas. El caso inglés atiende en mayor medida, precisamente, a las paces y diplomacia internacionales, ya que Inglaterra había firmado acuerdos con el imperio español en los que se reconoció la captura de Jamaica y con ello la presencia exógena en las costas americanas.⁶⁴ En este sentido, al gobernador del Río de la Plata le fue obligado mantener contacto por correspondencia con el funcionario a cargo del nuevo asentamiento inglés, intentando cooperar para evitar todo tráfico prohibido y presencia pirata, pero también procurar la hospitalidad –que permitía tratos ilegales de arribadas maliciosas- igualmente respaldada por las paces acordadas en el viejo continente.⁶⁵ Como podemos anticipar, el apego absoluto a los pactos era una pretensión, lo cual causaba más de un contratiempo. La metrópoli asegura que los ingleses: “no observaban en la América la paz ajustada con ellos con aquella sinceridad y buena fe que

⁶³ AGI, *BUENOS_AIRES*, n. 3, L. 8, f. 118V-120R, *Real cédula al maestro de campo José Martínez de Salazar, caballero de Santiago, gobernador y capitán general de las provincias del Río de la Plata*; 120R-120V, *Real cédula al gobernador y capitán general de las provincias de Paraguay*; 121R-121V, *Real cédula al gobernador de las provincias de Tucumán*, todas fechadas 11 de febrero 1672. Sobre las paces firmadas con Francia, asumimos -pues no son mencionadas en este documento- refieren a aquellas alcanzadas después de la Guerra de Devolución (los tratados de Aquisgrán). A pesar de todo, los embargos a franceses recobran vigencia en España –aunque sin éxito flagrante- a partir de 1673 con el reinicio de las ofensivas entre Holanda y Francia, que también involucraron a España, *vid.* Ángel Alloza Aparicio, “La Tesorería de las haciendas del Contrabando 1647-1697”, en: Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola, (Coord.), *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XVIII)*, Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid, 2009, pp. 126-127.

⁶⁴ En este caso, las paces refieren –con mayor seguridad- a los tratados de Madrid, de 1670.

⁶⁵ AGI, *BUENOS_AIRES*, n. 3, L. 8, f. 143V-144V, *Real cédula al maestro de campo José Martínez de Salazar, caballero de la orden de Santiago, gobernador y capitán general de las provincias del Río de la Plata*, 23 de mayo 1672.

debían”,⁶⁶ de manera que siempre, pese a los papeles oficiales, fue refrendado el cuidado y vigilancia frente a cualquier accidente o contratiempo que ocurriese con esta nación y sus “plantaciones en las Indias”,⁶⁷ es decir, sus territorios coloniales; era imprescindible limitar cualquier operación en perjuicio de su majestad.⁶⁸ Todavía las noticias sobre el viaje a ser realizado por Henry Morgan, desde Londres y con tres bajeles hacia América, levantan sospechas y preocupaciones en cuanto a la defensa oportuna.⁶⁹

Sobre los portugueses, de entrada, Salazar insiste en recordar a los consejos y al rey que no sólo son los “vecinos inmediatos” de la ciudad, sino que también existe una mezcla antañá con los portugueses, estando tres de cada seis casas del asentamiento porteño emparentadas con estos pobladores.⁷⁰ Asimismo, Martínez de Salazar incluye en el sistema defensivo a dichos aliados en potencia, asegura que se pueden integrar por medio de avisos sobre los barcos aproximándose a las costas o incluso con gente y municiones. En todo caso, recomienda ampliamente evitar tener enemigos tan cercanos, aunados a: “los que aquí viven”.⁷¹ Los portugueses eran considerados más aliados que disidentes.

Existe entonces una diferencia cuando pensamos la principal amenaza para los litorales platenses, el enemigo del cual había que defenderlos y los medios para hacerlo. En cuanto a los extranjeros y su comercio directo, desde la mirada imperial éste resulta un despropósito

⁶⁶ AGI, *BUENOS_AIRES*, n. 3, L. 8, f. 213V-214V, *Real cédula al maestro de campo José Martínez de Salazar, caballero de la orden de Santiago, gobernador y capitán general de las provincias del Río de la Plata*, 23 de junio 1673.

⁶⁷ Sobre el concepto de “plantación” en el caso inglés: Johanna von Grafenstein, “El comercio exterior y las colonias antillanas en el pensamiento de Josiah Child y John Cary, 1660-1700”, en: María del Pilar Martínez López-Cano y Leonor Ludlow, (coord.), *Historia del pensamiento económico: del mercantilismo al liberalismo*, México, UNAM-IIIH, Instituto Mora, 2007

⁶⁸ AGI, *BUENOS_AIRES*, n. 3, L. 8, f. 250R-251R, *Real cédula a los oficiales de la Real Hacienda de la ciudad de La Trinidad y puerto de Buenos Aires*, 6 de junio 1674.

⁶⁹ AGI, *BUENOS_AIRES*, n. 3, L. 8, f. 191R-191V, *Real cédula al maestro de campo José Martínez de Salazar, caballero de la orden de Santiago, gobernador y capitán general de las provincias del Río de la Plata*, 16 de enero 1673; probablemente es el viaje después del cual se dedicó a erradicar la presencia pirata *supra*, Cap. II, n.86, p.97

⁷⁰ AHN, *Diversos Colecciones*, 43, N. 13, f. 4V-5R, *Discurso Militar y Político*, 8 de diciembre 1672.

⁷¹ *Ídem*.

dentro del orden monopolista y una clara ofensiva económica por parte de otras potencias europeas. Pero bajo la perspectiva de la provincia sudamericana, la presencia de naves no hispánicas era incluso una oportunidad comercial, más que una amenaza bélica. Desde la misma perspectiva, la mayor amenaza estaba delimitada con mayor claridad: los pueblos originarios de Sudamérica. El enemigo señalado no se encontraba entre los extranjeros o los vecinos lusos. Pero para el gobierno central el enemigo no estaba en la tierra adentro, sino en las costas atlánticas.

Precisemos que los “mayores enemigos” contra los cuales se pensaba el plan y estrategia defensiva, englobada en la construcción del fuerte en el paraje de Luján y mayor vigilancia de los recursos y territorio, no eran, al menos desde la perspectiva del gobernador Salazar, los extranjeros y sus embarcaciones, sino los indios fuera de las reducciones, es decir, lejos del control hispánico. Llegando a postularse al indio como la principal causa por la cual podría perderse el territorio, ya que en ocasiones se “confederan” contra los españoles para: “matarlos, rovarlos y consumirlos”.⁷² No obstante, cuando el poder central hace la primera evocación sobre los indígenas que no están bajo obediencia, no manda un combate directo, prefiere otro curso de acción: reducirlos con ayuda de la Compañía de Jesús, por la vía espiritual.⁷³ Más allá de este caso, la iniciativa por enfrentar a los referidos como mayores enemigos en la región -por parte de la metrópoli- no es preponderante. El indio tiene mayor potencial como aliado, podría construir fosos o apuntar una lanza contra el verdadero enemigo.

⁷² AHN, Diversos Colecciones, 43, N. 13, f. 3R-3V, *Discurso Militar y Político*, 8 de diciembre 1672.

⁷³ AGI, *BUENOS AIRES*, n. 3, L. 9, f. 5V-7V. *Real cédula al maestro de campo don Andrés de Robles, caballero de la orden de Santiago, gobernador y capitán general de las provincias del Río de la Plata*, 20 de septiembre 1675

Constan, asimismo, medidas militares donde la huella del extranjero es evidente, ya que el ordenamiento defensivo de Buenos Aires, desde el siglo XVII, jugó con la posibilidad de instaurar compañías de comercio. Como mencionamos, el funcionamiento defensivo de Buenos Aires implicaba “otro” sistema de comercio, paralelo al oficial, donde se proyectase la apertura legal de la gobernación. Tal situación fue la que buscó superarse con las propuestas concernientes a la instauración de compañías. De manera que estas iniciativas responden a una situación generalizada en la monarquía católica en pos de revitalizar el comercio trasatlántico, para así sostener y reafirmar el poderío de la metrópoli en sus territorios ultramarinos frente a sus múltiples antagonistas.⁷⁴ Las compañías hispánicas tienen un antecedente en aquellas fundadas por Holanda, Inglaterra o Francia; el modelo había sido implementado por los enemigos continentales. Modelo que, como mencionamos, fue el principal medio para quebrantar el monopolio del tráfico interoceánico, conjugando funciones políticas, comerciales y en ocasiones con importantes atributos militares.⁷⁵

A finales del siglo XVII, estas empresas estaban pensadas como un método alternativo de contacto colonial.⁷⁶ En más de un sentido, los proyectos elaborados en dicho lapso se avocaron a plantear la suspensión del viejo orden (las flotas y galeones) para suplantarlo en su totalidad.⁷⁷ La estructura defendida, aun así, ya estaba más que alterada, las compañías

⁷⁴ Lutgardo García Fuentes, “En torno a la reactivación del comercio indiano en tiempos de Carlos II”, en: *Anuario de estudios americanos*, Sevilla, XXXVI, 1979, 251-286.

⁷⁵ *Supra*, Cap. II, p.86, n. 66.

⁷⁶ María Jesús Matilla Quizá, “Las compañías privilegiadas en la España del Antiguo Régimen”, en: *La economía española al final del antiguo régimen*, Madrid, Vol. IV, Banco de España, 1982, p. 290-296; una aproximación en torno a este debate, pero propia del siglo XVIII, *vid.* Matilde Souto Mantecón, “¿Flotas o compañías?: sobre el comercio colonial en la obra de Gerónimo de Uztáriz”, en: María del Pilar Martínez López-Cano y Leonor Ludlow (coords.), *Historia del pensamiento económico: del mercantilismo al liberalismo*, México, UNAM-IIH, Instituto José María Luis Mora, 2007, p. 99, el administrador y escritor español, precisa la autora, señala que el problema no radicaba en el tipo de comercio, sino en la falta de fábricas, una industria de “géneros propios” que pudiesen competir con el extranjero.

⁷⁷ Resaltamos dos casos de importancia donde se habla del puerto como una tercera vía, el de Francisco de Salas y Eugenio Carnero, con la: “Compañía española para el comercio armado” de 1668, *vid.* José María Mariluz Urquijo, *Bilbao y Buenos Aires. Proyectos dieciochescos de compañías de comercio*, Buenos Aires,

lograron su objetivo. Lo que restaba era la adaptación o rechazo de estas medidas para los territorios americanos. Aunque, en cuanto al funcionamiento objetivo de Buenos Aires, las plantas sopesadas no reflejan: “otra novedad sobre el sistema restrictivo que la de la organización en compañías”,⁷⁸ es decir, presentan más un cambio de norma que de forma.

No obstante, regresando al aspecto defensivo que guardan estas empresas, desde la iniciativa imperial, los instrumentos diseñados para el control deseado expresaron el contexto bélico considerado por la misma. Ello a partir del principal factor que vino a incidir en el ordenamiento y administración del puerto rioplatense en la octava década del siglo XVII, fecha que sirve como hito de periodización.⁷⁹ Tal factor se encuentra en la primera fundación de la Colonia de Sacramento a cargo de portugueses, un asentamiento en la orilla opuesta del Río de la Plata (en la Banda Oriental), actual Uruguay. La serie de conflictos provocados por esta situación incidirá claramente en el desarrollo de las provincias.

Primero, el asentamiento responde al interés de proseguir el avance luso hacia el sur de la desembocadura, todo ello para reforzar el acceso a los flujos de plata y comercio platense. Por lo tanto la Colonia se instaló en las proximidades de las islas de San Gabriel,

Universidad de Buenos Aires, 1981, p.21-22 y Matilla Quizá, “Las compañías privilegiadas...”, *Op. Cit.*, p. 297-299; la segunda, y de mayor repercusión, es la elaborada por Luis Cerdeño y Monzón cerca de diez años después, contenida en el documento: “Planta que de orden del Rey, ha formado Don Luis Cerdeño y Monzón, Caballero del orden de Santiago, de los consejos de Su Majestad en el Real de Castilla y de las Indias, para la construcción de una Compañía en los reinos de Castilla, por cuya dirección corra el comercio privativo de la América”, *vid.* Miguel Sánchez-Apellaniz, “El proyecto de compañía de comercio con las Indias aprobado por la Junta de Comercio en 1683”, en: *Revista de derecho mercantil*, Madrid, vol. XXXIII, n° 83 (enero-marzo), 1962, p. 95-117 y Alejandro García J.A., “Un proyecto de compañía de comercio con las Indias en el siglo XVII”, en: *III Congreso del instituto internacional del derecho indiano*, Madrid, Instituto nacional de estudios jurídicos, 1973, p. 932 y 953-955 (obra donde se transcribe el manuscrito); esta última propuesta fue retomada entre 1756-1760 por el padre franciscano Juan Agustín Morfi, quien enfatiza su utilidad para combatir a la Colonia de Sacramento, *vid.* Juan Agustín Morfi, *Diálogos económicos en la España Ilustrada*, traducción, estudio preliminar y notas de Mariano Ardash Bonialian, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, Facultad de filosofía y letras, 2003, p. LVII y LX.

⁷⁸ José María Mariluz Urquijo, *Bilbao y Buenos Aires... Op. Cit.*, p. 23.

⁷⁹ Fernando Jumar, “Colonia de sacramento y el complejo...”, *Op. Cit.*, p. 166.

uno de los principales puntos por donde se filtraba el contrabando al interior del territorio.⁸⁰ La reestructuración territorial vino, porque se buscaba participar o, mejor aún, interceptar los beneficios derivados de los negocios marítimos efectuados a lo largo de las costas del Río de la Plata. En otras palabras, el puerto “único” que miraba al Atlántico dejaba de ser tal, cesaba de figurar como el depósito intermediario entre la tierra adentro y el mar. En caso de fundarse oficialmente la Colonia, ahora las mercancías extranjeras y esclavos esquivarían a Buenos Aires, de manera que la regulación en torno al acceso de los artículos no tendría lugar, el desembarco de los buques y contacto hacia el interior del territorio se volvería irreprimible. Al ser *irreprimible*, también quedaba eliminada toda alternativa de utilidad, mercantil o fiscal, y eso era un problema.

Segundo, la ruta alternativa ahora conectaría con Potosí por vía de Santa Fe, en Paraguay, lo que abría a su vez posibles rutas de contacto para realizar intercambios con los indígenas locales o para proseguir con su captura y esclavización.⁸¹ En sí, se ponía en peligro la opción de aprovechar los recursos de la Banda Oriental (ganado en particular) para suministrar las embarcaciones con productos básicos, al igual que perjudicaba todo trato mercantil por vía naval al transformarse Colonia en el punto de llegada, y no así Buenos Aires. Sin embargo, era claro que la ocupación de la costa opuesta no sólo significaba una mayor presencia extranjera, fuese religión, mercancías o personas, también había que considerar la dimensión que tanto preocupaba al poder central, es decir, que fuese habilitada como punto de arranque hacia el resto de provincias para invadirlas.⁸² No resulta

⁸⁰ El conocimiento de dicho funcionamiento lo mencionamos, *Supra*, Cap. II, p. 98, n. 89; Para un estudio preciso sobre la Colonia de Sacramento: Fabricio Prado, *Cólonia do Sacramento, O extremo sul da America Portuguesa no século XVIII*, Porto Alegre, Prefeitura de Porto Alegre, Secretaría municipal de cultura, 2002, sobre el periodo específicamente tratado *vid.* p. 85 y sig..

⁸¹ *Ídem.*

⁸² Francisco de Seyxas y Lovera, *Piratas y contrabandistas de ambas Indias, y el estado presente de ellas* (1693), edición, anotación y estudio preliminar de Clayton McCarl, Fundación Barrié, Colección Galicia

extraña la inmediata reacción porteña para evitar a toda costa el asentamiento. Efectivamente, así como la puerta falsa alteró el funcionamiento regular del comercio imperial, ahora el régimen del puerto abierto quedaba perturbado por la llegada de los lusos; los vecinos más inmediatos de los que, recordemos, no había que preocuparse. Aunque el primer intento de fundación a manos del gobernador Manuel Lobo fue destruido y firmemente reprimido por el sucesor de Andrés de Robles, José de Garro y un ejército guaraní, hicieron falta un par de años para formalizar el asentamiento y delimitar el territorio al que podía acceder el nuevo centro poblacional. El poder español, entonces, pasó a reintegrar lo arrebatado y, por ahora, reconocer el sitio.⁸³

Nuevamente, la precisión de las barreras político-territoriales era alterada, y en años subsecuentes demarcar si la Colonia estaba dentro o no del espacio definido por los tratados de Tordesillas –siglos atrás- recuperó vigencia en las consideraciones del poder hispánico,⁸⁴ tanto debates y conflictos armados prosiguieron aún en los primeros años del XVIII.⁸⁵ Por lo tanto, la dinámica de tolerancia/represión comercial quedó alterada, asimismo, los enemigos lograron acceder a parte de los recursos continentales. El funcionamiento era ya otro considerando estos aspectos, obligando entonces a reacciones específicas para

exterior, 2011, Discurso VIII: “En que se Averigua que la Colonia de Sacramento, que los portugueses tienen en el Río de la Plata, está dentro de la demarcación de la corona de Castilla”, p.195-198, particularmente, las advertencias de este funcionario resultan representativas cuando habla de la Colonia en los siguientes términos: “[...] aun era menos inconveniente desapoderar a los portugueses de toda la costa del Brasil que permitirlos en la población del Río de la Plata, por los muchos daños que por medio de ella introducen, y por los que se pudieren seguir de que alguna nación herética del Norte se apodere de aquella población, para por ella introducirse a las demás provincias que los españoles tienen por aquellas partes”. P.198.

⁸³ Lía Quarleri, *Rebelión y guerra en las fronteras del Plata: guaraníes, jesuitas e imperios coloniales*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 2009, p. 102.

⁸⁴ Francisco de Seyxas y Lovera, *Piratas y contrabandistas... Op. Cit.*, el discurso VIII ya citado tiene por tema precisamente, las ideas y problemas en torno a la ubicación del meridiano que dividía el mundo entre portugueses y españoles, por ello el autor presenta mapas portugueses donde se esbozan los argumentos cartográficos en los que la corona de Portugal fundamentaba su derecho. Seyxas, efectivamente, prosigue a desmentir tales afirmaciones, pues asegura que los mapas desplazan la costa de Brasil: “cien leguas más al oriente de lo que debe estar”, transgrediendo el límite convenido, lo cual puede observarse en los apéndices finales de la obra, p. 235-265.

⁸⁵ Fabricio Prado, *Côlonia do Sacramento...Op. Cit.*, p.75-130.

contrarrestar la situación ahora preponderante. Lo que ocurría con la Colonia era, claramente, una mayor intromisión extranjera y una enajenación del comercio español a favor de ésta. Por lo tanto, las compañías como medios militares y mercantiles se adecuaban para responder al estado de las cosas.

Considerar la dimensión militar llama a la valoración de esta región desde la perspectiva defensiva. Bajo una mirada más amplia, los proyectos gestados a partir de la destitución de la audiencia de Buenos Aires esbozan los “ecos” defensivos de años posteriores. Los puntos de enlace permiten observar y remarcar la continuidad y pervivencia de los componentes bélicos.

Así, podemos vincular el llamado “campo de bloqueo”, señalado en la Banda Oriental a partir de la tercera década del siglo XVIII, con el fuerte de Luján y las atalayas pensadas con el mismo objetivo de vigilar el ganado y las arribadas. Los puestos de guardia serían parte de los mecanismos dispuestos para atajar la expansión desde Brasil, principalmente.⁸⁶ A éstos se añaden las compañías de caballería planeadas como complementos, que -a manera de hipótesis- pueden guardar una relación con los posteriores piquetes volantes y la élite aprehensora, también en las mismas décadas del XVIII. Los primeros son, básicamente, patrullajes costeros regulares, de allí la relación pensada con la caballería; el cometido era el mismo. Mientras que la segunda consistió en un grupo específico de individuos que gradualmente se profesionalizaron en los comisos de contrabando, donde

⁸⁶ Fernando Jumar, “Colonia de Sacramento y el complejo portuario rioplatense 1716-1778”, en: Silvia H. (Dir.), *Los caminos del Mercosur. Historia económica regional. Etapa colonial*, México, Instituto panamericano de geografía e historia, 2004, p. 174, síntesis de los temas presentados en su tesis doctoral: *Le commerce atlantique au Río de la Plata, 1680-1778*, París, École des hautes études en sciences sociales, 2000, 1184 p.

bien pudieron inmiscuirse los soldados a caballo.⁸⁷ Finalmente, los guardacostas también existieron en el mar, labor que en principio estaba consignada a los propios navíos de registro, pero la nueva centuria trajo las “corsarias”, embarcaciones pequeñas y armadas que complementaron la labor de centinelas.⁸⁸ Todos son, efectivamente, elementos activos del aparato represivo en la localidad. Y si bien no es nuestro objetivo abarcar y estudiar en su totalidad el siglo XVIII, éste guarda relación con dichos cambios y a su vez con los elementos particulares de siglos previos que no fueron alterados, sea la continuidad en la “forma” esencial del intercambio, o los instrumentos militares que siguieron fundamentado la organización regional; lo cual, anticipamos, sigue y seguirá llamando nuestra atención.

⁸⁷ Sobre estos elementos defensivos *vid.* Fernando Jumar e Isabel Paredes, “El comercio interregional en el complejo portuario rioplatense. El contrabando visto a través de los comisos 1693-1777, en: *América Latina en la Historia Económica*, México, N°. 29, enero-junio 2008, p. 68-70.

⁸⁸ Fernando Jumar, *Ibidem*, p.67.

Conclusiones.

En el presente texto sopesamos los aspectos defensivos vinculados con el funcionamiento del conjunto del Río de la Plata con otras regiones. De esta manera, referimos la articulación de recursos entre los asentamientos australes y el flujo paralelo de efectivos -peninsulares y locales- ambos con el fin de resistir el conflicto con los pueblos autóctonos, especialmente en Chile. Igualmente, entró en consideración la disposición de medidas para frenar el paso de extranjeros hacia el Mar del Sur, a través del Estrecho de Magallanes, guardando el acceso a los litorales australes del Pacífico virreinal. Además, se sumó el cuidado y protección ante las actividades y avances foráneos desde Brasil. Pero particularmente nos abocamos a los designios militares que repercutieron en el ordenamiento específico de la gobernación y puerto atlántico de Buenos Aires.

Al valorar estos medios, la serie de políticas defensivas pensadas e implementadas y el contexto bélico que las enmarca, ponderamos la excepcionalidad comercial bonaerense. Efectivamente, como primer aspecto aquí a recalcar, el factor militar alteró de forma constante el ordenamiento mercantil al que dicho puerto debía ceñirse. En otras palabras, atender al suministro del frente sudamericano o a la efectividad de los medios de vigilancia y exclusión, no logró sino reforzar, paulatinamente, la integración del orden que contrariaba al “óptimo” desempeño del monopolio español: la puerta falsa del espacio peruano. Si muchos de los medios así dispuestos fueron sustentados por el interés de la monarquía, la asociación de la gobernación bonaerense tuvo lugar siguiendo un ordenamiento que, más que ambiguo, fue ambivalente. Ya que respondía a dos objetivos que no podían reconciliarse en el parecer real, el comercio y la defensa. Lo cual generó el señalamiento de contradicciones -que las hubo- en el plano económico/imperial. Pero desde la perspectiva defensiva/imperial tal disyuntiva no se presenta,

puesto que la conservación de los territorios conquistados se volvía incluso más importante que seguir la rigidez normativa del nexo trasatlántico; aunque no por ello resultase menos excepcional. Ambivalente porque pretende atender a ciertas necesidades inmediatas y particulares, pero buscando no relegar a un plano secundario el ordenamiento estandarizado y regular. Esto genera un comercio dual, finalmente al unísono, entre rutas regulares y alternas que unían a la monarquía católica y sus colonias. El rubro defensivo guarda un correlato con el aspecto económico, al menos en el puerto bonaerense el entrelazamiento entre uno y otro fue fundamental para el tipo de organización provincial alcanzada, y de ésta dentro del conjunto virreinal e imperial.

En este marco, la nueva geopolítica internacional se caracterizó por el ininterrumpido avance extranjero, abriendo la tercera vía de intercambio: la del comercio directo o contrabando. Por ello el aspecto defensivo y militar no dejó de hacerse presente en los litorales atlánticos, aún resultaba necesario cuidar a los pobladores de toda incursión enemiga, al igual que velar y regular la circulación de personas, mercancías y metálico, esto con claras repercusiones económicas en el espacio peruano. En Buenos Aires, la reacción se reflejó en una serie de elementos como el establecimiento de aduanas en el interior y una vigilancia más cerrada en las costas, la continua reorganización de las provincias rioplatenses, la regularidad de los permisos para navíos sueltos, al igual que con el nombramiento de la audiencia y su presidente-gobernador. Cada componente intentó dar remedio a los efectos del vínculo regional fincado con el exterior, pero la profusión del contacto no desapareció con tales precauciones. Por una parte, la diplomacia en el viejo continente, fundada en tratados que no aseguraron la exclusividad comercial, reafirmó el orden mercantil donde la intervención de los reinos europeos estaba asegurada e incluso justificada. Por otra, era por demás conocida la participación local en los

tratos con embarcaciones extranjeras, además, tal escenario de colaboración también quedaba justificado a partir de una premisa defensiva: conservar y aumentar la población del presidio de Buenos Aires sólo era viable con la apertura comercial.

Podemos advertir que el contraste se encuentra en la preocupación metropolitana ante un latente estado de sitio, colocado por reinos europeos desde el mar, por lo que se intentaba prevenir todo atisbo de invasión, el eventual despojo del espacio y consecuentemente de sus recursos. Mientras tanto, en la región analizada se admite que la defensa depende de la posibilidad de dar sustento a la guarnición, por ello la discordancia está en que las “amenazas” marítimas eran, en todo caso, la oportunidad económica para lograr tal efecto; aunque la irrupción, no de soldados, sino de mercancías, era un problema de igual importancia. Es interesante poner énfasis en que las políticas centrales subordinan la eficiencia comercial a la efectiva distribución y administración bélica, pensada para asegurar la rigidez del sistema comercial a defender. Sin embargo, para la región el efecto es inverso, el cuidado militar depende de un funcionamiento claramente extraordinario al estipulado, donde Buenos Aires está abierto al intercambio. Aún entonces, si las preocupaciones imperiales no lo eran en lo regional, es decir, si el *peligro* no era exactamente el mismo, las dificultades militares no quedaban resueltas en Río de la Plata, ya que todavía se tenía que tener en consideración el avance lusitano desde Brasil y, en especial, la presencia indígena en la zona austral. Por lo tanto los remedios para reaccionar a la situación no fueron frenados, porque el imperativo castrense siguió constante por el peligro de tener enemigos al otro lado de la demarcación de la frontera sur, resaltando el fin de la ocupación y el contexto singular que regía en torno a tal delimitación fronteriza.

Como sabemos, los registros fueron un sistema invariable, al cual se buscaron añadir instrumentos de vigilancia y disciplina en los litorales rioplatenses. Asimismo, ya se habían

dispuesto designios locales para procurar un cuidado adecuado del territorio, aventajando los planes del gobierno español. Tal fue la adaptación para la organización porteña: una definición con mayor fuerza de los espacios y recursos que podían ser explotados por el asentamiento, atendiendo a los retos continentales señalados por la gobernación, al tiempo que se coordinaban los instrumentos orientados a filtrar los peligros atlánticos, pensados por la monarquía hispánica. Lo cual no tuvo mucho éxito en paralizar las arribadas sin licencia, pero, si bien ciertos proyectos no fueron habilitados inmediatamente, sí se plantearon las bases defensivas consignadas hacia el control y regulación de todo desembarco; ampliando el radio de aprehensión y con ello los gravámenes derivados del proceso subsecuente. Así se establecería con mayor claridad las delimitaciones espaciales y los puntos límites o fronterizos que distinguían a uno y otro de los grupos, indios, españoles o portugueses. Esto lo podemos ver en lo realizado por el gobernador de Robles, en tanto considera y responde a ambas dimensiones. Así refleja el forcejeo entre las escalas, local y central, enmarcado por los distintos grupos interesados, para resolver la mejor defensa y comercio a conseguir en los márgenes australes de la monarquía. Efectivamente, los métodos promovidos permiten una contribución económica y bélica fundada en cierta complicidad del poder central. Aunque las técnicas así dispuestas piensan atender a la organización defensiva endógena, repercuten, paralelamente, en el desarrollo de los medios económicos regionales.

Resta dimensionar lo aquí expuesto con un enfoque renovado, determinar la ganancia (si la hubo y si las fuentes lo permiten) de estos instrumentos, el beneficio *neto* de gravar y disciplinar el contacto no oficializado a través de Río de la Plata, balance que difícilmente dejará de ser un aproximado. Asimismo, es pertinente preguntarse por la dinámica de los mercados regionales al considerar cada vía de suministro, sus características, alcance, e incluso poder

reparar la competencia, en principio insalvable, que surgió entre las mismas. Lo anterior como un aspecto para valorar la autonomía regional, en parte con la metrópoli, pero cuyo funcionamiento no se apartó totalmente del vínculo atlántico e interregional, de las condiciones internacionales y de un imponente mercado global. El análisis, no sólo a partir del matiz logrado al contrastar lo general y lo particular, sino abarcando la conexión entre los rubros individuales: comercio, gobierno, defensa, y la propia evangelización, permite anticipar una periodización mucho más fina del complejo rioplatense. Apreciación que apunta a realizarse con mayor investigación, pues, al menos en los medios militares, existe un punto de continuidad dentro de la cuenca del Río de la Plata, ya que distintas disposiciones perduraron aún a mediados del siglo XVIII, aun considerando las grandes modificaciones que permearon el cambio de centuria; como la llegada lusitana a Colonia de Sacramento o la instauración de la dinastía borbónica; queremos decir que las últimas décadas del siglo XVII guardan un lazo con el aparato defensivo dedicado, todavía en los años siguientes, a ceñir el orden impuesto en la *puerta falsa* desde su consolidación.

Fuentes.

AGI Archivo General de Indias

AHN Archivo Histórico Nacional

Recopilación de Leyes de los Reynos de las Indias, reproducción de la edición de Julián Paredes de 1681, consultada en línea en el Fondo Antiguo de la Universidad de Sevilla, <http://fondosdigitales.us.es/fondos/libros/752/14/recopilacion-de-leyes-de-los-reynos-de-las-indias/> última visita realizada el 07/01/2015

Colección de los tratados de Paz, Alianza, neutralidad, garantía...hechos por los pueblos, reyes y príncipes de España con los pueblos, reyes, príncipes, repúblicas y demás potencias de Europa..., por D. Joseph Antonio de Abreu y Bertodano, Madrid, imprenta de Antonio Marin, Juan de Zuñiga y la viuda de Peralta, 1751.

Alcedo, Antonio de, *Diccionario geográfico-histórico de las Indias Occidentales, ó, América: es á saber: de los reynos del Perú, Nueva España, Tierra Firme, Chile, y Nuevo Reyno de Granada: con la descripción de sus provincias, naciones...y noticia de los sucesos mas notables de varios lugares...*, Madrid, 5 vol., imprenta de Benito Cano, (en el fondo reservado Antonio Alzate del Instituto de Investigaciones Históricas, UNAM), 1786-1789.

González de Salcedo, Pedro, *Tratado Jurídico-político del Contrabando*, Madrid, imprenta de Diego Díaz de Carrera, 1654.

Morfí, Juan Agustín, *Diálogos económicos en la España Ilustrada*, traducción, estudio preliminar y notas de Mariano Ardash Bonialian, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, 2003.

Seyxas y Lovera, Francisco de, *Piratas y contrabandistas de ambas Indias, y estado presente de ellas (1693)*, edición, anotación y estudio preliminar de Clayton McCarl, Fundación Barrié, 2011, 320 p.

Veitia Linaje, José de, *Norte de la contratación de las Indias Occidentales*, (Sevilla, 1672) Buenos Aires, Comisión argentina de fomento interamericano, 1945, 858 p.

Bibliografía.

- Aguado de los Reyes, Jesús, *Comercio en tiempos de guerra: Extranjeros en Castilla durante las Guerras con Francia y Portugal (1621-1655)*, en: *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XVIII)*, Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2009, p. 71-111.
- Alfonso Mola, Marina, *Armadores y flota mercante colonial. La Guerra y las transformaciones del sector naviero en el Antiguo Régimen*, en: *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XVIII)*, Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2009, p. 487-529.
- Alloza Aparicio, Ángel, *La Tesorería de las haciendas del Contrabando 1647-1697*, en: *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XVIII)*, Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2009, p. 111-143.
- Alvarado Morales, Manuel, *La ciudad de México ante la fundación de la armada de Barlovento. Historia de una encrucijada (1635-1643)*, México, COLMEX, 1983, 284 p.
- Anderson, Matthew Smith, *Guerra y sociedad en la Europa moderna del Antiguo Régimen, 1618-1789*, Madrid, Ministerio de Defensa Española, 1990, 239p.
- Anderson, Perry, *El Estado absolutista*, 7ª ed., México, Siglo XXI, 1985, 592 p.
- Andújar Castillo, Francisco, *Ejércitos y militares en la Europa moderna*, Madrid, Síntesis, 191p.
- Arazola Corvera, María Jesús, *Hombres, Barcos y Comercio de la Ruta Cádiz-Buenos Aires 1737-1757*, España, Sevilla, Diputación de Sevilla, 1998, 468 p.
- Arteaga, Juan José (coomp.) *Uruguay: defensas y comunicaciones en el periodo hispano*, Madrid, Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (Biblioteca CEHOPU), 1989, 287 p.
- Artola, Miguel (ed.), *La economía española al final del antiguo régimen*, vol. IV: Instituciones, Madrid, Banco de España, 1982, 504p.
- Assadourian, Carlos Sempat, *El sistema de la economía colonial*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1982, 339 p.
- Asch, Ronald G. y Duchhardt, Heinz (Eds.), *El Absolutismo. ¿Un mito? Revisión de un concepto historiográfico clave*, Barcelona, Idea Books, 2000, 107 p.
- Bakewell, P. J., *Silver and entrepreneurship in seventeenth-century Potosi: The life and times of Antonio López de Quiroga*, Albuquerque, University of New Mexico, 1988, 250 p.

- Bernal, Antonio Miguel, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla, Fundación El Monte / Sociedad Estatal Quinto Centenario / Diputación Provincial de Sevilla, 1993, 763 p.
- Bethell, Leslie (ed.), *Historia de América Latina 2. América Latina colonial: Europa y América en los siglos XVI, XVII, XVIII*, Barcelona, Crítica, 1990, p.260.
- Black, Jeremy, “*Military Revolutions and Early Modern Europe: The Case of Spain*”, en: García Hernán, Enrique, y Maffi, Davide (eds.), *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica. Política, estrategia y cultura en la Europa Moderna (1500-1700)*, 2 vols., Madrid, CSIC / Laberinto / Fundación Mapfre, 2006, vol. I, p. 17-30.
- Bonialian, Mariano Ardash, *El Pacífico hispanoamericano, política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784)*, México, COLMEX, Colegio internacional de Graduados Entre Espacios, 2012, 490p.
- Borah, Woodrow, *El siglo de la depresión en Nueva España*, México, Secretaría de Educación Pública, 1975, (SepSetentas, 221), 157 p.
- _____, (coord.), *El gobierno provincial en la Nueva España 1570-1787*, México, UNAM, IIH, 1985, 272 p.
- Bordejé y Morencos, Fernando de, *Tráfico de Indias y política oceánica*, Madrid, Mapfre, 1992, 321 p.
- Braudel, Fernand, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, 2vol., México, FCE (Fondo de Cultura Económica), 1976.
- _____, *Du Potosí á Buenos Aires. Une route clandestine de l'Argent. Fin du XVIème debut du XVIIème Siècle*, en: *Annales* n° IV, París, 1949.
- Burkholder, Mark A. y Chandler, D. S. *De la impotencia a la autoridad. La Corona Española y las Audiencias en América 1687-1808*, México, FCE, 1984, 478 p.
- Caballero Juárez, José Antonio, *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, Siglos XVI y XVII*, México, UNAM, IJJ, 1997, 385 p.
- Calderón Quijano, José Antonio, *Historia de las fortificaciones en Nueva España*, Sevilla, EEHA (Escuela de Estudios Hispano-Americanos), 1953, 334 p.
- _____, *Las defensas indianas en la Recopilación de 1680: precedentes y regulación legal*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones científicas, Escuela de Estudios Hispano-americanos, 1984, 220 p.

- Canabrava, Alice P., *O comercio português no Río da Plata (1580-1640)*, San Pablo, Universidad de San Pablo, 1944.
- Carrasco, González, María Guadalupe, *Los instrumentos del comercio colonial en el Cádiz del siglo XVII, 1650-1700*, Madrid, Banco de España, Servicio de Estudios, 1996, 210 p.
- _____, *Comerciantes y casas de negocios en Cádiz (1650-1700)*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1997, 144 p.
- Céspedes del Castillo, Guillermo, “Lima y Buenos Aires. Repercusiones económicas y políticas de la creación del Virreinato del Río de la Plata”, en: *Anuario de Estudios Hispanoamericanos*, Tomo III, Sevilla, 1946, p. 678-874.
- Cruz Barney, Óscar, *El riesgo en el comercio hispano-indiano: préstamos y seguros marítimos durante los siglos XVI a XIX*, México, UNAM, IJ, 1998, 242 p.
- Domínguez Ortiz, Antonio, *Política fiscal y cambio social en la España del siglo XVII*, Madrid, Instituto de Estudios Fiscales, 1984, 250 p.
- Fernández Pérez, Paloma, *El rostro familiar de la Metrópoli, Redes de parentesco y lazos mercantiles en Cádiz, 1700-1812*, Madrid, Siglo XXI, 1997, 311 p.
- García Baquero González, Antonio, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778): (el comercio colonial español bajo el monopolio gaditano)*, 2 vol., Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Excelentísima diputación provincial de Cádiz, 1976.
- García de León, Antonio, “La malla inconclusa. Veracruz y los circuitos comerciales lusitanos en la primera mitad del siglo XVII”, en: Antonio Ibarra y Guillermina del Valle (Coord.), *Redes sociales e instituciones comerciales en el imperio español, siglos XVII-XIX*, México, Instituto Mora, Facultad de Economía, 2007, p. 41-83.
- García Hernán, Enrique, y Maffi, Davide (eds.), *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica. Política, estrategia y cultura en la Europa Moderna (1500-1700)*, 2 vols., Madrid, CSIC / Laberinto / Fundación Mapfre, 2006
- Gascón, Margarita, *The southern frontier of the Spanish Empire, 1598 – 1740*, Canada, Ottawa, University of Ottawa, 1996, 278 p.
- _____, “Comerciantes y redes mercantiles del siglo XVII en la frontera sur del virreinato del Perú”, en: *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, EEHA, Vol. 57, No. 2, 2000, p. 413-448.

_____, “La defensa del sur del Virreinato del Perú en el siglo XVII: la estrategia imperial y la agencia de la naturaleza”, en: Revista TEFROS (taller de etnohistoria de la frontera sur), Córdoba, Universidad Nacional de Río Cuarto, vol.6, n°1, Invierno 2008, 20p.

_____, *La frontera en Arauco en el siglo XVII: recursos, población, conocimiento y política imperial*, Colombia, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, Fronteras de la historia [en línea], N° 8, 2003 p.153-182. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=83308006> ISSN 2027-4688.

_____, *Periferias imperiales y fronteras coloniales en Hispanoamérica*, Buenos Aires, Dunken, 2011, 256 p.

_____, “La articulación de Buenos Aires a la frontera sur del Imperio español, 1640-1740”, en: *Anuario IEHS*, N°13, Tandil, 1998, p. 193-214.

Gerhard, Peter, *Pirates of the Pacific, 1575-1742*, Lincoln, University of Nebraska, 1990, 274 p.

Glete, Jan, “*The Sea Power of Habsburg Spain and the Development of European Navies (1500-1700)*”, en: García Hernán, Enrique, y Maffi, Davide (eds.), *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica. Política, estrategia y cultura en la Europa Moderna (1500-1700)*, 2 vols., Madrid, CSIC / Laberinto / Fundación Mapfre, 2006, vol. I, p. 833-860.

Goodman, David, “Armadas in an Age of Scarce Resources: Struggling to Maintain the Fleet in Seventeenth-Century Spain”, en: Glete, Jan (ed.), *Naval History, 1500-1680*, Hants, Ashgate, 2005, p. 201-228.

_____, *Spanish Naval Power, 1589-1665: Reconstruction and Defeat*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997, 305 p.

Gosse, Philip, *Historia de la Piratería*, Sevilla, Renacimiento, Junta de Andalucía, 2008, 336 p.

Hamilton, Earl J., *El tesoro americano y la revolución de los precios en España 1501-1650*, Barcelona, Ariel, 1975, 462 p.

Guedea, Virginia, “La organización militar” en: Borah, Woodrow, (coord.), *El gobierno provincial en la Nueva España 1570-1787*, México, UNAM, IIH, 2002, p. 135-161

Haring, Clarence H., *Comercio y navegación entre España y las Indias: En la época de los Habsburgos*, México, FCE, 1939, 460 p.

- Hampe Martínez, Teodoro, *La División Gubernativa, Hacendística y Judicial en el Virreinato Del Perú (siglos XVI – XVIII)*, Revista de Indias, núm. 182-183, vol. XLVIII, Madrid, Ins. G. Fernández de Oviedo, CSIC, 1988, p. 59-85.
- Herzog, Tamar, *Frontiers of Possession. Spain and Portugal in Europe and the Americas*, Massachusetts, Harvard University Press, 2015, 362 p.
- Hesles Bernal, José Carlos, *El vuelo de Astrea. Configuración jurídico-política de la Monarquía Católica*, México, Porrúa, UNAM, Facultad de Derecho 2005, 244 p.
- I.A.A. Thompson, *Guerra y decadencia: Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*, Barcelona, Crítica, 1981, 410 p.
- Ibarra, Antonio y Valle Pavón, Guillermina del, *Redes sociales e instituciones comerciales en el imperio español, siglos XVII a XIX*, México, UNAM, Facultad de Economía; Instituto Mora, 2007, 340 p.
- Israel, Jonathan I., “México y la crisis general del siglo XVII” en: Enrique Florescano (comp.) *Ensayos sobre el desarrollo económico de México y América Latina (1500-1975)*, México, Fondo de Cultura Económica (sección de obras de economía), 1979.
- Jumar, Fernando, *Le commerce atlantique au Río de la Plata, 1680-1778*, tesis de doctorado: École des Hautes Études en Sciences Sociales, edición electrónica, Argentina, Universidad Nacional de la Plata, 2010, 885 p.
- _____, “Colonia de sacramento y el complejo portuario rioplatense 1716.1778”, en: Silvia H. (dir.), *Los caminos del mercosur. Historia económica regional. Etapa colonial*, México, Instituto panamericano de geografía e historia, 2004, 163-199p.
- _____, “El espacio colonial peruano en la historiografía sobre circulación mercantil”, en: *História de econômica & História de empresas*, vol. 17, n.2, marzo 2015, 475-534 p.
- Kinder, Hermann y Hilgemann, Werner, *Atlas Histórico Mundial vol.I, de los orígenes a la Revolución Francesa*, 20a ed., Corregida y ampliada, Madrid, Akal, 2006, 311 p.
- Landavazo, Marco Antonio (coord.), *Territorio, frontera y región en la historia de América. Siglos XVI al XX*, México, Porrúa, UMSNH/ IIH, 2003, 394 p.
- Lefebvre, Henri, *La producción del espacio*, (prólogo de Ion Martínez Lorea, Introducción y traducción de Emilio Martínez Gutiérrez), Madrid, Capitán Swing, 2013, 451 p.
- León Cázares, María del Carmen, *Un levantamiento en nombre del rey nuestro señor*, México, UNAM, Instituto de investigaciones filológicas, Centro de estudios mayas, 1988, 130p.

- Lorandi, Ana María, *Ni ley, ni rey, ni hombre virtuoso. Guerra y sociedad en el virreinato del Perú. Siglos XVI y XVII*, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Gedisa, 2002, 222p.
- Luna, Félix, *Historia integral de la Argentina*, 10v., Buenos Aires, Planeta, 1995.
- Macleod, Murdo J., *Historia Socio-económica de la América española 1520-1720*, (trad. Irene Piedra Santa), Guatemala, Piedra Santa, biblioteca centroamericana de las ciencias sociales, 1980, 523p.
- Marichal, Carlos y Grafenstein, Johanna (coords.), *El secreto del Imperio Español: Los situados coloniales en el siglo XVIII*, México, El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos; Instituto Mora, 2012, 373 p.
- Mariluz Urquijo, José María, *Bilbao y Buenos Aires. Proyectos dieciochescos de compañías de comercio*, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, 1981, 157 p.
- Martínez Shaw, Carlos y Alfonso Mola, Marina (Coord.), *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XVIII)*, Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2009, 550 p.
- Martínez Shaw, Carlos, “El imperio colonial español y la república holandesa tras la paz de Münster” en: revista *Pedralbes*, Barcelona, núm. 19, 1999, p. 117-129.
- Mazín, Óscar y Ruíz Ibáñez, José Javier (ed.), *Las Indias Occidentales. Procesos de incorporación territorial a las Monarquías Ibéricas (Siglos XVI a XVIII)*, México, El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos; España, Red Columnaria, 2012, 471 p.
- Molina, Raúl, “Una Historia inédita de los primeros 80 años de Buenos Aires. El „Defensorio“ de Don Alonso de Solórzano y Velazco, oidor de la Real Audiencia (1667)”, en: *Revista de Historia de América* (Instituto Panamericano de Geografía e Historia), México, N°52, Diciembre, 1961 p. 429-497.
- Moutoukias, Zacarías, *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*. Buenos Aires, Centro editor de América Latina, Bibliotecas universitarias, 1988, 221 p.
- _____, *Burocracia, contrabando y auto-transformación de las élites. Buenos Aires en el siglo XVII*, Buenos Aires, Anuario del IEHS, III, Tandil, 1988, p. 213- 248.
- O'Donnell, Hugo, *España en el descubrimiento, conquista y defensa del Mar del Sur*, Madrid, Mapfre, 1992, 291 p.

- Pérez Herrero, Pedro (coomp.), *Región e historia en México (1700-1850). Métodos de análisis regional*, México, Instituto Dr. Mora, Universidad Autónoma Metropolitana, 1991, 263 p.
- _____, *La América Colonial, 1492-1763: política y sociedad*, Madrid, Síntesis (col. Historia de España, 3er Milenio Vol. 18), 2000, 416 p.
- Pérez-Mallaína, Pablo Emilio, y Torres Ramírez, Bibiano, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1987, 363 p.
- Perusset Vargas, Macarena, “Élite y comercio en el temprano siglo XVII rioplatense” en: *Fronteras de la historia*, Colombia, Instituto Colombiano de Antropología e Historia, Núm. 10, 2005, p.285-304.
- Pinzón Ríos, Guadalupe, *Acciones y reacciones en los puertos del Mar del Sur: Desarrollo portuario del Pacífico novohispano a partir de sus políticas defensivas 1713-1789*, México, UNAM, IIH (instituto de Investigaciones Históricas), Instituto de investigaciones Dr. José María Luís Mora, 2011, 391 p.
- Pietschmann, Horst, *El Estado y su evolución al principio de la colonización española de América*, México, Fondo de Cultura Económica, 1989, 247 p.
- _____, “Burocracia y corrupción en Hispanoamérica colonial. Una aproximación tentativa”, en: *Nova America*, n°5, Torino, 1985.
- Prado, Fabricio, *Colônia do Sacramento. O extremo sul da America Portuguesa no século XVIII*, Porto Alegre, Prefeitura de Porto Alegre, Secretaria Municipal da Cultura, 2002, 230p.
- Quarleri, Lía, *Rebelión y guerra en las fronteras del Plata: guaraníes, jesuitas e imperios coloniales*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 2009, 381 p.
- Romano, Ruggiero, *Coyunturas opuestas: La crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*, México, El Colegio de México, 1993, 171 p.
- _____, *Mecanismo y elementos del sistema económico colonial americano. Siglos XVI–XVIII*, México, COLMEX, FCE, 2004, 480 p.
- Romero, José Luis, *Latinoamérica, las ciudades y las ideas*, Argentina, Siglo XXI, 3era ed., 2011, 396 p.
- Saguier, Eduardo R., *Genealogía de la tragedia argentina*, obra completa en: www.er-saguier.org.
- Santos, Milton, *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo, Razón y emoción*, España, Ariel, 2000, 348 p.

- Santos Pérez, José M. y Cabral de Souza, George (eds.), *El desafío holandés al dominio ibérico en Brasil en el siglo XVII*, Salamanca, Univ. De Salamanca, 2006, 288p.
- Sanz Camañes, Porfirio, “España ante las paces del Norte a comienzos del siglo XVII, del tratado de Londres a la Tregua de Amberes”, en: *Cuadernos de historia de España*, n° 81, 2007, p. 113-134.
- Schávelzon, Daniel, “Un fuerte español cercano a Buenos Aires (1671-1672)”, en: *Todo es Historia*, Buenos Aires, N° 268, Octubre, 1989, p.38-47.
- Schäfer, Ernesto, *El Consejo Real y Supremo de las Indias, Su historia, organización y labor administrativa hasta la terminación de la Casa de Austria*, 2 vols., Salamanca, Marcial Pons Historia, Junta de Castilla y León, 2003.
- Segovia, Rodolfo, *Las fortificaciones de Cartagena de Indias, estrategia e historia*, Bogotá, 6ta ed. El Áncora editores, 2009, 190 p.
- Serrano Álvarez, José Manuel, “La defensa naval del Atlántico. La gobernación de Cartagena de Indias en la segunda mitad del siglo XVII”, en: García Hernán, Enrique, y Maffi, Davide (eds.), *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica. Política, estrategia y cultura en la Europa Moderna (1500-1700)*, 2 vols., Madrid, CSIC / Laberinto / Fundación Mapfre, 2006, vol. I, p. 1007-1024.
- Serrano Mangas, Fernando, *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*, Madrid, Mapfre, 1992, 251 p.
- Silva, H.A., “Marginalidad rioplatense y relaciones comerciales con el Brasil en épocas de Felipe II”, en: *XIII Coloquio de Historia Canario-Americano*, Cabildo de Gran Canaria, 2000, p. 964-976.
- Stradling, Robert, *La Armada de Flandes. Política naval española y guerra europea, 1568-1668*, Madrid, Cátedra, 1992, 342 p.
- Torres Lanzas, Pedro, *Relación descriptiva de los Mapas, Planos, Etc. del Virreinato de Buenos Aires existentes en el Archivo General de Indias*, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Casa Jacobo Peuser, publicaciones de la sección de historia No. VII, 1921, 173p..
- Torres Ramírez, Bibiano, *La Armada de Barlovento*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1981, 337 p.

- Trujillo, Oscar, “Facciones, parentesco y poder: la élite de Buenos Aires y la rebelión de Portugal de 1640”, en: Yun Casalilla, Bartolomé (Dir.), *Las redes del Imperio. Élités sociales en la articulación de la Monarquía Hispánica, 1492-1714*, Madrid, Marcial Pons, 2009, p.341-358.
- _____, “Los gobernadores de Buenos Aires a mediados del siglo XVII: mediación y conflicto en los confines de la Monarquía Hispánica”, en: *História, histórias*, Brasília, vol. 2, n.3, 2014.
- _____, “Integración y conflicto en una élite fronteriza: Los portugueses en Buenos Aires a mediados del siglo XVII” en: Pedro Cardim, Mafalda Soares da Cunha e Leonor Freire Costa, (Orgs.), *Portugal na Monarquia espanhola. Dinâmicas de integração e conflito*, Lisboa, CHAM, CIDEHUS-GHES, 2013.
- Valdez Bubnov, Iván, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Históricas, 2011, 515 p.
- Valladares Ramírez, Rafael, “El Brasil y las Indias españolas durante la sublevación de Portugal (1640-1668)” en: *Cuadernos de Historia Moderna*, Madrid, N°14, Editorial Complutense, 1993, p. 151-172
- Wallerstein, Immanuel Maurice, *El moderno sistema mundial*, 3 vol. México, Siglo XXI, 1984.
- Wasserman, Martín L. E., *Círculos sociales, contextos normativos y crédito. Buenos Aires Siglo XVII*, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, Historia Económica de América Latina, año 20, núm. 1, enero-abril, 2013, p. 35-77.
- Yankelevich, Pablo (coord.), [et. al.], *Historia Mínima de Argentina*, México, El Colegio de México, 2014, 395 p.
- Yuste, Carmen, “Autonomía novohispana y reformismo borbón”, en Carmen Yuste (coord.), *La diversidad del siglo XVIII novohispano. Homenaje a Roberto Moreno de los Arcos*, México, UNAM, IIH, 2000, p. 147-162.
- Yuste, Carmen y Souto Mantecón, Matilde, *El comercio exterior de México, 1713-1850: entre la quiebra del sistema imperial y el surgimiento de una nación*, México, IIH [Veracruz], Universidad Veracruzana, 2000, 259 p.
- Zavala, Silvio, *Orígenes de la colonización en el Río de la Plata*, México, El Colegio Nacional, 1977, 708 p.