



CENTRO DE ESTUDIOS HISTORICOS

**Orden militar y contratación en las fronteras imperiales: La
trayectoria de un capitán extranjero en Buenos Aires y
Guatemala en la segunda mitad del siglo XVII**

Tesis presentada por

Arturo Loyola Mayagoitia

En conformidad con los requisitos establecidos
para optar por el grado de **Doctor en Historia**

Directores de Tesis: **Bernd Hausberger** y **Mariano Bonialian**

México, CDMX

Abril 2024



CENTRO DE ESTUDIOS HISTORICOS

Aprobada por el Jurado Examinador

PRESIDENTE

Nombre:

PRIMER VOCAL

Nombre:

VOCAL SECRETARIO

Nombre:

Índice General

	Página
Índice general _____	3
Agradecimientos _____	5
Introducción y panorama de la investigación _____	9
Cap. 1 Perspectivas de análisis de un estudio de caso _____	20
➤ Una gota del océano	
➤ Microhistoria, historia global, conectada e imperial	
Cap. 2 El siglo XVII en América y Europa ¿crisis o renovación de la Monarquía hispánica? _____	44
➤ Un siglo convulso: crisis y recuperación	
➤ Caminos y veredas para restaurar la monarquía	
➤ La atención puesta sobre los confines americanos	
➤ Antecedentes y características de los navíos de registro	
Cap. 3 Conservar las fronteras imperiales: La trayectoria del capitán Juan Tomás Miluti, natural de Ragusa _____	118
➤ Asentistas y marineros al servicio de España	
➤ Primeras experiencias: el servicio militar y el acceso ilegal a la Carrera	
Cap. 4 Un extranjero en Indias: Los viajes a la frontera austral y el sistema de registros en la práctica _____	146
➤ El primer viaje a Buenos Aires: comercio y defensa en la frontera austral americana <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gestión y características iniciales de la licencia ▪ Los suministros militares, bocas de fuego para la frontera ▪ La capacidad de los navíos y su salida a Indias ▪ Comerciantes y el cargamento de los <i>registros</i> ▪ De ida y vuelta: circulación de personas, haciendas e información en el contacto transatlántico 	
➤ El segundo viaje a Buenos Aires: símiles y puntos de comparación <ul style="list-style-type: none"> ▪ Circulación de armas, personas, mercancías e información en los contactos transatlánticos 	

Cap. 5 El último viaje a Indias: riesgo y conflictos en el contacto trasatlántico _____	251
➤ La gestión de la licencia de viaje a Centroamérica	
➤ La dimensión militar: la defensa de la monarquía y seguridad del viaje	
➤ La dimensión económica: los negocios y carga de los navíos	
➤ La dimensión gubernativa: circulación de autoridades y administración del territorio	
Cap. 6 Hacia el Caribe y de vuelta a España _____	317
➤ Trayecto y desembarco en Guatemala	
➤ Los <i>registros</i> como medios defensivos: límites del control territorial	
➤ Los <i>registros</i> y el contacto comercial: conflictos e irregularidades	
➤ Efectividad de los <i>registros</i> : contrabando en América y el difícil retorno a España	
Conclusiones _____	391
Anexos _____	412
Grafo 2 _____	422
Grafo 3 _____	455
Glosario _____	481
Bibliografía _____	484
Cuadros, mapas y gráficos	
Cuadro 1 _____	74
Cuadro 2 _____	94
Cuadro 3 _____	96
Cuadro 4 _____	264
Mapa 1 _____	150
Grafo 1 _____	277

Agradecimientos

Esta investigación es resultado de una suma de esfuerzos, un trabajo conjunto que no podría haber culminado sin la convergencia de la voluntad de tantas personas que, a lo largo de los años, decidieron depositar su confianza en mi proyecto y mi persona. Sin ellas, sin toda su atención, entusiasmo y cariño, todas mis ideas seguirían en el tintero, acumulando polvo. Éstas son, por lo tanto, deudoras de una gran red de apoyo, en la cual convergen mi familia, mis amistades y las instituciones y personas que estuvieron dedicadas a mi formación como historiador.

Debo mucho (todo) a mi madre, María, y a mi padre, Arturo. Nada de esto sería posible sin su amor y confianza, ya en la importancia de una formación humanista, ya en mi decisión de elegir esta carrera. Gracias, a ambos, por amarme como soy, perdido en un mundo de miles de libros, legajos y litros de café. También debo mucho a toda mi familia cercana, particularmente a mis hermanas Naye y Yema, a mis tías Lourdes (†) y Lucía (†), a mis tíos Jesús, Tomás y Hugo, y a todos los que siempre me escucharon con tanta atención, con tanta curiosidad, porque siempre me alentaron a continuar, también, por todos sus cuidados y acompañamiento. A todos ustedes les estoy profundamente agradecido, no se imaginan cuánto.

A lo largo de mi formación he tenido la fortuna de conocer a personas increíbles. Sin las reuniones, pláticas y discusiones que tuve con ellas, sin la compañía de cada una de ellas, nada de esto tendría un verdadero motivo. Su amistad y todos los buenos tiempos que resguardo en mi memoria, son la principal fuerza que guía mis pasos. A todos mis compañeros de la generación 2017, siempre estaré a la espera de la próxima ocasión en la que podamos reunirnos a compartir mesa. A mis grandes amigos, Albert, Guillermo, Andrea y Fredo, les agradezco por cada momento a su lado, me han hecho muy feliz y cada uno de esos instantes, tan frágiles, me han dado toda la dicha que buscaba.

A mi amada Aranzazú debo un espacio aparte, un mundo aparte. Cada segundo a tu lado ha sido una absoluta delicia. Eres la persona que más ha alentado mi trayectoria, que más me ha cuidado y quien con el amor más grande me ha

enseñado la importancia de la dedicación y la ternura. Contigo he alcanzado metas que jamás habría imaginado, contigo he vivido cosas que creí propias de la fantasía y los sueños. Eres la morada más imprevista, el lugar más cálido y el lazo más vital con el que he urdido mi camino. Tus ojos atentos cuidaron este texto.

Mis años de formación me dieron la oportunidad, única, de aproximarme a un enorme abanico de personas brillantes, mis maestras, quienes compartieron sus ideas y trabajo, siempre con la puerta abierta y siempre con el ánimo de escucharme y guiarme. Especialmente agradezco a los profesores que leyeron los primeros borradores de este proyecto, sus primeras versiones, cuando apenas tenía pies y cabeza, y que no dudaron en abonar a su progreso; además de haber sido comprensivos al tratarse de una investigación efectuada en el contexto de los años de pandemia. Sin su apoyo, todas mis ideas seguirían en desorden, y yo, perpetuamente confundido. Agradezco a mis profesores, Juan Pedro Viqueira, Oscar Trujillo, Fernando Jumar, Darío Barrera, Diana Roselly, José Javier Ruiz, Carlos Marichal, Carolina Abadía, Gibran Bautista y Xabier Lamikiz, quienes me acompañaron en algún momento del desarrollo de esta tesis, la criticaron y fomentaron ampliamente al proveerme de todas las herramientas pertinentes, siempre con el ánimo de pulir el producto final. Pero, sobre todo, agradezco a mis directores, Mariano Bonialian y Bernd Hausberger, por orientarme con paciencia y siempre superando las circunstancias y desafíos de años tan complicados. En todo caso, agradezco a todas las personas que me han transmitido su pasión y que me han mostrado el camino, a todas y todos mis profesores les guardo especial cariño, a todos quienes, desde mis años en la licenciatura, especialmente a Carmen Yuste y Guadalupe Pinzón, me han nutrido con todo lo que es necesario para ser un buen humanista.

Mi institución, El Colegio de México, siempre fomentó y facilitó los apoyos que permitieron la consecución de mi proyecto de tesis. Gracias a la Fundación Colmex, particularmente al programa “Haz historia con el Colmex” y Fundación Kaluz, pude dedicarme en plenitud al desarrollo de mi investigación durante la cuarentena. Una vez terminado el encierro, los apoyos proporcionados por las becas “Elisa Acuña” y

el programa de becas científicas de la Casa de Velázquez fueron esenciales para este trabajo, pues me permitieron acudir y explorar los archivos de Guatemala y España, en donde pude tocar los papeles carcomidos por el tiempo y reunir la información necesaria para articular mis escritos. En este sentido, doy gracias a cada una de las personas que forman parte del personal de dichas instituciones y a quienes apoyaron mis visitas al Archivo General de la Nación (México), Archivo General de la Nación (Argentina), Archivo General de Centroamérica (Guatemala) y al Archivo General de Indias (España), sus conocimientos fueron la brújula que me guió en el mar de papeles al que tuve que enfrentarme. Agradezco, sobre todo, que existan programas convencidos de la importancia que tiene el desarrollo de tesis dirigidas a comprender nuestra historia y sociedad y que, a la par, exista un cuerpo de individuos dedicados a la preservación de nuestra memoria histórica. Tienen mi gratitud por haberme auxiliado en todos los aspectos de este proceso.

Gracias al Departamento de Sistemas de Información Geográfica de El Colegio, pero particularmente al personal de la biblioteca Daniel Cosío Villegas y Asuntos Escolares, así como a las personas que agilizaron cada detalle en la biblioteca Rafael García Granados, donde escribí el manuscrito final. Sin ellos y su trato atento, sin su labor, todo se habría complicado infinitamente. Asimismo, agradezco a Anilú Zavala por su trabajo en el diseño y formación de todas las imágenes, cuadros y anexos. Mi trayectoria como historiador siempre estará marcada por mis años en El Colegio de México y en los espacios de la UNAM, cada interacción en sus aulas, bibliotecas, pasillos y áreas verdes, cada oportunidad que me fue concedida, se aúnan a los recuerdos que me definen como la persona y profesionalista que soy.

Agradezco, finalmente, haber escrito el punto final (por ahora) de esta investigación. Ojalá así quede constancia de que mis dudas, reticencias y miedos no tenían razón de ser y que por fin fueron superados. Queda mucho camino por delante.

Y a ti, David, siempre te agradeceré (como antes) todo lo que me enseñaste en mis primeros años de formación. Quizá algún día volvamos a platicar sobre todo y nada.

Arturo Loyola Mayagoitia, a 9 de febrero de 2024.

*Para Lulú y Lucha.
Sé que estarían orgullosas.*

Introducción

En 1666, el militar Pedro Juan Miluti (originario de Ragusa, actual Dubrovnik, en Croacia), se embarcó en una misión que le fue asignada por Pascual de Aragón, virrey de Nápoles, esto es, uno de los alter egos del rey español. Este capitán de mar y guerra, soldado experimentado y hábil marinero, debía conducir pólvora en su navío desde la península itálica a España. Sin embargo, durante el viaje encontró: “unos bajeles de moros”. Si bien el origen y filiación de la nave y sus tripulantes no es especificado, se asume que se trataba de adversarios, pues su aparente propósito era capturar la embarcación y sus contenidos. La situación era adversa para este oficial, ya que tenía que impedir que estos individuos dispusieran de su barco y cargamento, de lo contrario tendrían más medios para seguir acechando los litorales del Mediterráneo. Para impedir que los materiales militares fueran presa del enemigo, Pedro Juan procedió a destruirlos. La posibilidad de ser capturado sólo resultaría en mayores perjuicios para la seguridad de los dominios del rey español, Carlos II, a quien este capitán servía en última instancia, así que, después de permitir que los pasajeros que lo acompañaban escaparan, el capitán descendió al almacén donde resguardaba el polvo explosivo, preparó una mina capaz de destruir el barco y le prendió fuego. Pedro Juan: “pereció quemado con el mismo navío”.¹

Once años más tarde, el hermano de Pedro, Juan Tomás Miluti, quien también se había desempeñado dentro de los ejércitos del rey español como hábil marinero y soldado, apeló a los servicios efectuados por su congénere para ser favorecido con una importante merced real. Correspondía a Juan Tomás ser el depositario del débito que, en este contexto, el monarca Carlos II había adquirido con estos vasallos extranjeros, los Miluti, en consideración a que el padre de ambos capitanes también había formado parte de las filas del aparato bélico de los Habsburgo. En otras palabras, los auxilios militares otorgados por el padre, pero

¹ AGI, *Charcas*, 127, Expedientes sobre concesiones de licencias para navegar, 1667-1694, “Expedientes sobre concesiones de licencias para navegar con navíos de registros a D. Miguel González Ribero, D. Miguel de Vergara, Don Nicolás de Vargas, Don Juan Tomás Miluti y Don Francisco de Retana”.

particularmente aquellos efectuados por Pedro a lo largo de su carrera hasta este último desenlace, eran bienes que pasaron a formar parte de un patrimonio, siendo Tomás el heredero directo de los mismos. En este sentido, todas las acciones bélicas de su padre y hermano eran razones de peso para que Juan Tomás fuera favorecido por el rey, en concreto, la merced que buscaba obtener el militar raguseo era una licencia de navegación, específicamente hacia el puerto de Buenos Aires, en el extremo sur de las Indias americanas. Como su hermano, el capitán Miluti también actuó como un oficial dedicado al suministro de útiles militares en el territorio hispánico. No obstante, la licencia de navegación estaba destinada a la provincia americana del Río de la Plata, espacio donde el contrabando era una de tantas oportunidades comerciales. Efectivamente, el segundo capitán Miluti, desde años atrás, había participado en las travesías que vinculaban a ambas orillas del Atlántico y en ellas había demostrado un desempeño que fue reconocido por sus superiores. Pero, alternativamente, también había participado en distintas ocasiones en aquella dinámica de manera ilícita; particularmente problemático fue el hecho de que se tratara de un extranjero y por ello fue vedado del contacto con Indias según las leyes y ordenanzas hispánicas que regulaban las dinámicas de contacto intercontinental.

En todo caso y como veremos, para estos años, es decir, 1677, Miluti ya había obtenido una carta de naturaleza, con la cual los impedimentos que lo apartaban de las rutas que unían a España con América (o bien, la Carrera de Indias) fueron superados; de hecho, sería la segunda ocasión en que recibía uno de estos privilegios, por cuyo otorgamiento estuvo facultado para viajar al puerto de Buenos Aires para realizar una serie de intercambios comerciales, algunos lícitos y otros tantos más bien cuestionables. Estos viajes, cabe puntualizar, los haría como un militar al servicio de Carlos II quien, por estos medios, apuntaba a resolver una serie de cuestiones centradas en la defensa y el comercio de estas regiones. Efectivamente, el puerto de Buenos Aires no fue el único lugar que el capitán Miluti atravesó con sus barcos, pues años más tarde volvería a participar en la Carrera cuando, una vez más, condujo aún mayores insumos militares, sólo que en tal ocasión su destino sería la Capitanía General de Guatemala. Por tercera ocasión,

este militar volvería a estar al mando de una pequeña flota de embarcaciones, mismas que viajaron preparadas para la guerra y abarrotadas de mercancías hacia estos puertos americanos.

Lo que sigue es un análisis de la trayectoria de este activo oficial del ejército hispánico, por cuya participación se estaban articulando vínculos militares y económicos con territorios americanos apartados de los circuitos oficiales centrados en los llamados “puertos únicos”, aquellos situados en la cara atlántica de América (estos eran los puertos de Veracruz, en la Nueva España y, para la América meridional, Cartagena de Indias en la actual Colombia y Portobelo en Panamá). Efectivamente, las rutas que enlazaban ambos continentes estaban extendiéndose más allá de las conformadas a lo largo del siglo XVI. Por lo tanto, es en tal panorama en donde se inscribe la carrera del capitán raguseo y que me permite plantear una serie de cuestiones cuyo análisis podrá profundizarse a lo largo de la presente exposición. En primer lugar, el punto de partida obligado sería la justificación sobre esta aproximación, es decir, ¿por qué acudir a un caso tan específico, o bien, llanamente individual? Este asunto se empalma, necesariamente, con la valoración del escenario en el que se desarrolló este capitán de navíos, lo que plantea otra pregunta, a saber, ¿cuál fue el contexto en el que se originó la necesidad de enviar socorros militares a los puertos americanos? Una vez perfilado este contexto resultará más sencillo precisar las características que adquirieron dichos socorros y el porqué de tal configuración. Paralelamente, esta aproximación y análisis del escenario planteado servirá para discernir por qué se acudió a un personaje como el capitán arragocés para efectuarlos. En última instancia, la trayectoria de estos hermanos permite plantear otra pregunta: ¿Qué clase de retribuciones o beneficios aguardaban a aquellos dispuestos a servir al rey, incluso, hasta sus últimas consecuencias? La guerra y las navegaciones transatlánticas eran un aliciente poderoso, sin embargo, para dilucidar de qué manera tales realidades cobraron sentido, he optado por atender una trayectoria individual, pues las respuestas a estas interrogantes pueden resolverse al seguir el camino de un individuo que experimentó en carne propia las dinámicas que enmarcaron a la Monarquía hispánica durante la segunda mitad del siglo XVII.

Como quedó dicho, mi primer objetivo es presentar un contexto de la Monarquía Hispánica durante el siglo XVII a partir de la trayectoria individual de un capitán de navíos, el militar y hombre de negocios, Juan Tomás Miluti, originario de Ragusa, pero que emigró a España con su padre desde una edad bastante temprana. Se trata de un extranjero, uno que pudo naturalizarse como español al cabo de los años. Este personaje, atendiendo a las necesidades de un imperio de alcances globales, consiguió realizar varios viajes a América bajo un sistema particular, a saber, el envío de *registros* (navíos sueltos), una práctica que comenzaba a cobrar fuerzas hacia la segunda mitad de dicha centuria. Al hacer tales trayectos el capitán sirvió de distintas maneras a los propósitos políticos y económicos del último Austria, pero no sin dejar de realizar actividades (privadas) que le resultaron altamente redituables, aunque éstas fueran, al mismo tiempo y como dije, ilegales o directamente contraproducentes al beneficio del gobierno peninsular. Miluti fue, en más de una ocasión, un activo contrabandista dentro de la contratación transatlántica, es decir, el comercio y trato de géneros vendibles. Gracias a la reconstrucción del paso de Miluti por los recovecos administrativos del Imperio y sus provincias más apartadas, y después de haber precisado el panorama que enmarcó a la Monarquía en aquellos años, podré revalorar los problemas que aquejaban al Imperio español, los medios utilizados tempranamente para darles algún remedio y también la proporción del éxito obtenido al poner en marcha tales iniciativas.

En suma, lo que busco demostrar es que la trayectoria del capitán Miluti permite acceder a una trama en donde convergen las circunstancias que dieron pie a una importante reconfiguración en la forma en que ocurrían los intercambios transoceánicos. De manera inversa, todo esto coincide en puntualizar que la Monarquía se encontraba en un escenario que ameritó reformular el contacto con sus territorios ultramarinos y que uno de los principales operarios de tales cambios fue este capitán. Por lo que la experiencia individual deja entrever de qué manera y con qué propósitos ocurrió la implementación de tales modalidades alternativas de contacto, una entre muchas otras iniciativas para dar respuesta a las dificultades que trajo el siglo XVII a esta Monarquía. Asimismo, su trayectoria sirve para dilucidar

los efectos de tal proceso. Por lo tanto y, en función de la importancia de esta trayectoria individual, mi segundo objetivo es demostrar que los *registros* tuvieron efectos perceptibles e importantes en distintos rubros, pues con ellos se alteró la forma en que ocurrían los contactos entre las partes del aglomerado monárquico que así quedaron conectadas más directamente con el gobierno peninsular. Enseguida, advierto que su funcionamiento también repercutió sobre las regiones cuyos contactos no ocurrían bajo este sistema —o al menos no principalmente. Asimismo, podré subrayar la incidencia que las navegaciones “sueltas” tuvieron en las relaciones establecidas con los vecinos no-hispánicos (europeos o indios). Todo lo anterior considerando que estas consecuencias no se limitaron a aspectos meramente económicos, es decir, los *registros* no fueron solamente medios para conformar circuitos comerciales y sus repercusiones no se contuvieron a tal dimensión.

Así, a manera de preguntas que orientan la investigación: ¿Cómo ocurrió la ejecución de estos instrumentos de contacto, puestos en marcha por individuos con perfiles específicos? ¿Implicaron cambios importantes tanto para la monarquía, como para el resto de las sociedades que coexistieron en el proceso de creciente interconexión entre los espacios del globo, esto es, la globalización temprana? ¿Es posible (y de qué manera) evaluar la incidencia de un individuo en dicha dinámica?

La metodología puesta en práctica para resolver estas cuestiones es doble, por una parte, el análisis micro-histórico nos presenta la herramienta fundamental utilizada para construir esta tesis: dar seguimiento a una persona o grupo a través de las “huellas onomásticas” que pude desenterrar de los anaqueles y legajos de los archivos. En palabras de los micro-historiadores: “El hilo de Ariadna que guía al investigador en el laberinto de los archivos es el que distingue un individuo de otro en todas las sociedades que conocemos: el nombre”.² Efectivamente, en archivos, bibliotecas y todo motor de búsqueda que estuvo a mi alcance, me dediqué a buscar y encontrar precisamente eso, el nombre del capitán. Ello atendiendo además a todas sus posibles variaciones, que son unas cuantas: Miluti, Muleta, Milust, o bien,

² Carlo Ginzburg, Carlo Poni y Mila Ferrer, “El nombre y el cómo: intercambio desigual y mercado historiográfico”, en: *Historia Social*, n° 10, Dos Décadas de Historia Social (primavera-verano) 1991, pp. 63-70.

aquél que posiblemente sea su nombre no-latinizado: Iván Toma Milutinovic. De esta manera empecé en un punto de una cadena de relaciones que poco a poco comencé a desmontar. Fue este nombre el que funcionó como una brújula capaz de orientar mis indagaciones en una verdadera maraña de papel.

Una vez identificado este “ego”, el centro de mi investigación, el siguiente paso para reconstruir su trayectoria es un camino que está igualmente enunciado por micro-historiadores cuando dicen: “Las líneas que convergen sobre el nombre, y que parten de él, componiendo una especie de tela de araña tupida, dan al observador la imagen gráfica de la red de relaciones sociales en que el individuo está integrado”.³ Por ello, de un solo nombre (tirando de un hilo) surgieron muchos más, y es así como pude transitar a un análisis cualitativo de las relaciones personales establecidas por el capitán y a una primera reconstrucción de una red “egocentrada” en su persona, o bien, un “análisis relacional” del conjunto de sus interacciones en el contexto de la preparación de sus viajes a América.⁴ En suma, con un hilo de Ariadna he tejido una red; una que, cabe decir, primero había que deshilvanar. Finalmente, y en relación con la aproximación micro-histórica, ésta la complemento con una global (una dimensión macro). Con ello busco hacer énfasis en los efectos que tuvieron las interacciones efectuadas por un individuo en “escalas” que rebasaban los límites del Imperio español, pero también explicar que las opciones y oportunidades que aprovechó Miluti al servir dentro de las armadas y ejércitos del monarca español deben mucho al contexto que las generó, así, este individuo no sólo influyó en dichos procesos, sino que, paralelamente, su actuar estuvo determinado por circunstancias de alcances globales. Esto es, una compenetración entre las escalas *micro* y *macro*, o bien, una llamada “micro-historia global”.⁵

³ Carlo Ginzburg, Carlo Poni y Mila Ferrer, “El nombre y el cómo: intercambio desigual y mercado historiográfico”, en: *Historia Social*, n.º 10, Dos Décadas de Historia Social (primavera-verano) 1991, pp. 63-70.

⁴ José María Imízcoz Beunza y Lara Arroyo Ruiz, “Redes sociales y correspondencia epistolar. Del análisis cualitativo de las relaciones personales a la reconstrucción de redes egocentradas”, en: *Redes. Revista Hispana para el Análisis de Redes Sociales*, Universidad Autónoma de Barcelona, Barcelona, vol. 21, diciembre, 2011, pp. 98-138.

⁵ Jesús Bohorquez, “Microglobal history: agencia, sociedad y pobreza de la historia cultural post-estructural”, en: *Historia Crítica*, Bogotá, 1, n.º69, julio-septiembre, 2018, pp. 79-98.

Ahora bien, sobre la referida maraña de papel, las fuentes utilizadas para recuperar y reconstruir la materialidad de la trayectoria del capitán están estrechamente relacionadas con el método seguido y, por lo tanto, los documentos utilizados a lo largo de la siguiente exposición remiten a todos aquellos que, por distintos motivos, hacen mención o se vinculan con el (nombre) individuo cuya trayectoria busco exponer. Lo anterior tiene como resultado un abanico heterogéneo de información que está resguardado en distintos fondos documentales y en los espacios, dispersos, que fueron atravesados por este personaje. De manera que los fondos documentales utilizados son, especial pero no únicamente, el Archivo General de Indias (España), el Archivo General de la Nación (Buenos Aires) y el Archivo General de Centroamérica (Guatemala). Así, existe información en las secciones de Escribanía (sobre aspectos de justicia), Audiencias (sobre aspectos de gobierno – particularmente cartas entre audiencias y gobernadores con el Consejo de Indias y de éste con otras instituciones como el Consulado de Comerciantes de Sevilla o la Casa de la Contratación de la misma ciudad), Contratación (expedientes producidos por la institución ya referida, especialmente los registros de navíos y las licencias de pasajeros). De manera que la correspondencia entre autoridades es complementada con los expedientes de registros de los navíos utilizados por el raguseo y los pasajeros trasladados a bordo de sus naves. Estos documentos, a su vez, se suman al conjunto de querellas y pleitos en los que el capitán se vio envuelto a lo largo de sus travesías en América. Asimismo, las múltiples Cédulas reales y expedientes concernientes al otorgamiento de las licencias de navegación ayudan a conformar la base documental de la investigación. Desde otra perspectiva, reúno relaciones hechas por testigos directos de los viajes e información tangencial que refiere las situaciones en las que el capitán raguseo participó. Finalmente, una parte de la reconstrucción la he efectuado gracias a la historiografía que menciona al capitán o los sucesos que llegaron a afectar sus viajes. De allí que una de las características de la base documental de la investigación es que resulte un tanto fragmentaria y el desorden de los testimonios, noticias, informes y menciones haya sido un primer obstáculo por resolver. En este sentido, debo precisar una última cuestión. A causa

de la pandemia originada por el virus SARS-CoV-2, parte de las fuentes que mencionan al capitán no han sido incluidas, por lo que habrán de aguardar a un esfuerzo de investigación posterior cuya ausencia es puntualizada en el texto y en los momentos en que resulta pertinente.

La investigación la componen seis capítulos. Una primera parte está formada por una aproximación metodológica (primer capítulo) y una exposición contextual del tiempo y espacio en el que se inscribe la trayectoria de Tomás Miluti (segundo capítulo). En el primer ápice hago un recuento de un conjunto de propuestas de análisis histórico y la manera en que se entrelazan, específicamente me referiré a los abordajes micro histórico, global, transnacional, imperial y aquél centrado en la llamada historia conectada. Bajo tales perspectivas se valora la pertinencia de la aproximación centrada en un único individuo, así como sus limitaciones. Con ello inicio desde un plano teórico, centrado en exponer y justificar la aproximación micro-histórica, enredada con la global, para dar pie a un abordaje propiamente histórico, esto es: la exposición del caso utilizado para evaluar dicha metodología. No obstante, antes de desarrollar el caso individual resulta pertinente hacer una exposición sobre el cronotopo en el que se desenvuelve esta narración, esto es, el contexto de la Monarquía Hispánica durante el siglo XVII. Por lo tanto, el segundo capítulo, en cambio, está decantado en presentar un estado de la cuestión sobre el panorama del periodo a tratar, uno que remite a los principales balances historiográficos sobre la situación que atravesaba, más específicamente, la monarquía de Carlos II, “el Hechizado”. En efecto, dicho apartado está centrado en presentar en qué consistió el paso de esta unidad política por una situación que se ha denominado como de “decadencia” desde inicios del siglo XVII. No obstante, tal balance es contrastado con análisis posteriores que demuestran que, finalmente, esta situación pudo ser atajada y hubo múltiples reacciones ante los “síntomas” originados en las primeras décadas de la centuria, lo cual permite hablar de una recuperación para la segunda mitad del siglo XVII.

En este sentido, el segundo capítulo también comprende un balance sobre las medidas dispuestas por el monarca español para contrarrestar el contexto antes referido. Se trata, entonces, de una exposición dedicada a los instrumentos que

fueron desplegados para permitir la recuperación. No obstante, en esta investigación me centraré en precisar aquellos medios que afectaron directamente a los contactos intercontinentales, pues los “remedios” fueron aplicados en distintos rubros y no se contuvieron a reconfigurar las bases de los intercambios transoceánicos. Como quedó dicho, en este rubro los instrumentos desplegados fueron los *navíos de registro*, por lo que en este capítulo presento un contexto centrado en dos aspectos. Por una parte, coloco a los *registros* dentro de un escenario europeo, donde el despliegue de compañías comerciales prevaleció en otros espacios, pero, y este es el segundo aspecto, el caso hispánico permite observar que existen similitudes entre unas y otras formas de encaminar los intercambios transoceánicos, por lo que también presento algunos puntos de contraste y comparación entre las mismas. En otras palabras, *registros* y compañías comerciales no son tan disimiles como podría asumirse. Así, dicho capítulo también está conformado por un contexto en torno a los antecedentes y características generales de este sistema de contacto.

El tercer capítulo de esta exposición está dedicado a dar cuenta de las primeras experiencias del capitán Miluti en los ejércitos del rey, mientras que el cuarto aborda sus dos viajes a Buenos Aires bajo el régimen de navegaciones sueltas, es decir, sus primeros pasos como capitán de *registros*. En el tercer capítulo doy cuenta de la formación que tuvo Miluti dentro de las armadas del rey, de manera que refiero los viajes efectuados por el capitán raguseo previos a aquel que le permitió pasar al Río de la Plata en 1672. Este ápice retoma sus servicios militares y los prestados por su hermano Pedro, lo cual redundó en señalar los procedimientos que permitieron que Miluti conjugara ambas trayectorias de auxilio al rey para solicitar la merced que lo habilitó para viajar nuevamente a Buenos Aires, en tal ocasión en 1680. El cuarto capítulo recupera la preparación de sus viajes a Sudamérica, así como el conjunto de problemas que debió resolver durante el alistamiento de los barcos y, también, durante su larga estancia en aquel puerto. En esta parte planteo algunos aspectos de análisis que el estudio de caso permite observar y que más adelante se presentan como puntos de comparación con el viaje al espacio centroamericano.

Los últimos capítulos de esta investigación están dedicados por completo al viaje a Guatemala, iniciado en 1687. Considerando que éste fue el trayecto que requirió un mayor número de barcos y en el que la participación de varios comerciantes fue extensa, el análisis está repartido en un capítulo dedicado exclusivamente a la preparación de los navíos, en España (capítulo quinto), mientras que el desarrollo del viaje, la estancia en América del capitán y el viaje de vuelta, con sus respectivos altibajos, son abordados en el sexto y último ápice de esta exposición. Esta sección permite contrastar la experiencia centroamericana con las sudamericanas y, con base en ello, resaltan la serie de permanencias y cambios que la trayectoria de un individuo deja entrever sobre las dinámicas de intercambio vigentes en el Atlántico de los siglos modernos.

De esta manera, es a lo largo de los capítulos dedicados a los viajes a Indias donde subrayo lo que la trayectoria del capitán raguseo enseña sobre el funcionamiento del sistema de contactos trasatlánticos habilitado al interior de la Monarquía en la segunda mitad del siglo XVII. Asimismo, es en estos apartados donde quedan de manifiesto los efectos que tuvieron estas modalidades de contacto tanto en los territorios monárquicos como en aquellos que se encontraban más allá de sus límites. Por lo anterior, dejan entrever los aspectos que atravesaron a ambos espacios y que los asemejan, denotando características comunes entre las regiones que así fueron articuladas. En todo caso resulta claro que la implementación de las navegaciones sueltas repercutió, principalmente, en los rubros comercial y militar. El balance de estos viajes se complementa con una valoración sobre los objetivos que, más allá del mero beneficio comercial, se buscaban alcanzar con la puesta en práctica de un sistema más amplio que aquél de las *flotas* y los *galeones*.

Con este panorama, los viajes del capitán se presentan como un *pulso* de la Monarquía, entendido como el envío de recursos, autoridades e información que, a su vez, completaban un circuito atlántico al retornar a los puertos españoles. Este pulso, gestado por la iniciativa particular de Miluti y con la intervención de distintas instancias del gobierno español, consiguió encausar dichos géneros y el favor del rey hacia espacios que se encontraban comprometidos dentro del avance extranjero en Indias. En tanto que la expansión europea fue territorial y comercial, cabe

puntualizar que en ella la Monarquía hispánica no quedó al margen de los avances realizados por ingleses, franceses u holandeses. La intervención del rey español en este complejo escenario adquirió la forma de navíos sueltos y su operario, uno entre muchos, fue el capitán naturalizado cuyas huellas he seguido y reconstruido. Apelando a una metáfora organicista, por demás recurrente en los siglos modernos, el pulso al que hago referencia no es otro que la vida y trayectoria del capitán que articuló estos viajes. Así, su circulación al interior de la Monarquía semeja el torrente que condujo los “remedios” necesarios a las partes de la monarquía que los requerían. Pero, del mismo modo, puede entenderse el pulso como la parte de la muñeca en donde se siente el latido de la arteria con mayor claridad y, en ese sentido, el microanálisis del paso de este individuo por las entrañas del cuerpo político que fue la Monarquía española, también funciona como un indicador apropiado gracias al cual se hace patente el estado en que ésta se encontraba hacia finales del siglo XVII.

Capítulo 1

Perspectivas de análisis de un estudio de caso

Antes de empezar a hablar sobre la trayectoria del capitán raguseo que aquí importa, Juan Tomás Miluti, este trabajo comienza con una valoración de las perspectivas historiográficas que fundamentan la pertinencia del análisis histórico a partir de un caso particular, esto es, desde una escala reducida. En otras palabras, lo que sigue es una reflexión centrada principalmente en la microhistoria, misma que, como dije, tendrá por foco de atención, más adelante, el caso singular de este migrante raguseo y que será posible gracias al rastreo de sus travesías en el océano Atlántico al servicio del rey español. Dar seguimiento a su participación en la *Carrera de Indias* servirá de hilo conductor para transitar dentro del complejo mundo de los contactos marítimos de larga distancia; de allí lo “pequeño” a lo que haré referencia.¹ En segundo lugar, después de abordar el panorama historiográfico del que abreva este estudio, daré paso al análisis de otro panorama, pero advocating a los análisis que se han elaborado sobre el contexto en el que quedaron enmarcadas las actividades de este capitán de navíos; o bien, lo *macro* (específicamente me refiero al capítulo 2). En efecto, al presente capítulo le seguirá una valoración dedicada a las investigaciones que retoman la configuración y dinámicas que caracterizaron a la Monarquía hispánica a lo largo del siglo XVII, las problemáticas que pesaron sobre este entramado político, las valoraciones que se han hecho sobre dicha situación y el desempeño alcanzado por este cuerpo político de dimensiones globales ante tales circunstancias. Pero, como primer paso, comienzo respondiendo cómo entiendo y aplico para este personaje un *microanálisis* siguiendo los pasos de Jaques Revel y otros autores

¹ Esta aproximación no supone una novedad, pues mi investigación debe mucho a la realizada por Thomas Calvo, quien también remite a un itinerario individual y, por si fuera poco, al de otro capitán al servicio del rey español: CALVO, *Espadas y plumas en la monarquía hispana...*

que han reflexionado sobre este modo de narrar y estudiar el pasado; colindante con la biografía y, por ello, bastante más próximo a la literatura.²

➤ **Una gota del océano**

Ahora bien, ¿por qué un individuo, un único ejemplo? En primer lugar, cabe señalar que el aspecto más importante de una aproximación *micro* no está dado necesariamente por el “tamaño” del caso, la muestra documental que lo compone ni por limitarse a tratar el carácter individual o local de un acontecimiento histórico. El quid metodológico de este análisis consiste, más bien, en lo que el “juego de escalas” ayuda a observar. En otras palabras, se parte de considerar que una perspectiva distinta de un mismo proceso sirve para evidenciar otras facetas o particularidades que resultarían invisibles si el foco de observación permaneciera estático, lo cual a su vez da pie a la complementariedad entre dichas dimensiones, así: “Lo importante es el principio de variación, no la elección de una escala en particular”.³ Un abordaje general o *macro* ha de engarzar con el individual pues, en este sentido, lo *micro* no implica un camino contrapuesto a tal aproximación, sino que existe una continuidad entre ambos que debe quedar evidenciada gracias al análisis hecho.⁴ ¿Cómo conseguir tal resultado? Efectivamente, lo anterior da pie a una segunda cuestión de importancia para el análisis microhistórico, centrada en responder por qué un solo ejemplo (que es colocado bajo el microscopio) puede resultar ilustrativo de fenómenos que son, digamos, de dimensiones *globales*, o bien, que no se limitan a una localidad o región. Resta

² Principalmente: REVEL, “Micro-análisis...”, pp. 125-143, artículo que también aparece en la obra: REVEL (dir.), *Juegos de escalas*; LEVI, “Sobre microhistoria”, pp. 119-144; finalmente, MAN, “La microhistoria como referente...”, pp. 167-173, asimismo, importa recuperar los estudios centrados en la revaloración de aproximaciones centradas en análisis biográficos, particularmente: HAUSBERGER Y VÁZQUEZ, “Vidas Globales...”, pp. 167-204. COSSART, “Global Lives...”, 16pp y, aunque centrado en el imperio británico, LAMBERT Y LESTER, “Colonial lives...”, 396pp. Por último, importa reparar en las investigaciones de Carlo Ginzburg y Natalie Zemon Davis por ser referentes obligatorios que han nutrido los fundamentos de la microhistoria.

³ REVEL, “Micro-análisis...” p. 129.

⁴ REVEL, “Micro-análisis...” p. 135; también, LEVI, “Microhistoria...”, p. 22 al referirse a la contraposición entre Microhistoria e Historia Global, nos dice que ésta no radica en que plantean preguntas distintas: “tienen una estrecha y recíproca relación como dos hermanos en constante conflicto pero inseparables.” En todo caso, la diferencia la coloca en aquello que cada una identifica como relevante, sus métodos y sus “significados latamente políticos”.

entonces explicar cómo la puesta bajo el microscópico permite rebasar el ámbito personal o local del que parte la investigación.

Consideremos que la microhistoria fue, en su momento, una forma de interpelar a la historia social que privilegiaba un enfoque amplio, *macro*, centrado en delimitar un modelo o estructura fundada en datos cuantificables que, con ellos, fuera capaz de explicar científicamente el desenvolvimiento de toda entidad social, sus variaciones en el tiempo y su evolución. En sí, apeló a las historiografías que buscaban las “leyes o fuerzas que rigen la evolución de las sociedades humanas”.⁵ Como una reacción a tales planteamientos, los análisis *micro* optaron por anteponer a lo “repetitivo y sus variaciones” aquello que quedaba invisibilizado por el uso de la “serie y el número” como indicadores suficientes para medir y analizar las interacciones humanas, esto es: “el individuo, el acontecimiento, el caso singular”; era entonces un llamado a recuperar lo “único” o, incluso, lo accidental.⁶ Los individuos habían de recolocarse bajo la mirada del historiador y con un papel protagónico.

Por otra parte, si la microhistoria parte de una idea de la historia como aquella disciplina que plantea “preguntas generales”, pero que devuelve respuestas “locales”, pues: “a través de un hecho, un lugar, un documento, un acontecimiento —leídos gracias a una ampliación de escala en un microscopio—, quiere identificar preguntas que tienen un valor general, pero que dan lugar a un amplio espectro de respuestas diferentes”,⁷ entonces, la particularidad de un caso busca remarcar que las respuestas viables a una cuestión general eran menos obvias de lo que podría pensarse. De esta manera la microhistoria permite modificar planteamientos recurrentes en torno a procesos históricos, transformando la comprensión que tenemos de ellos al señalar que las posibilidades al alcance de los “actores” que los vivieron eran en sumo diversas y complejas, por lo que se vuelve necesario centrar la mirada en la singularidad de

⁵ HAUSBERGER Y VÁZQUEZ, “Vidas Globales...”, pp.167, quienes a su vez retoman a Daniela Spenser cuando señala que tales “visiones totalizadoras” marginaron los análisis biográficos al subsumir: “al individuo en un todo teológico, político y social”. SPENSER, “Biografía, ¿para qué?”, p.10.

⁶ REVEL, “Micro-análisis...” p. 127, aquí el autor se refiere a la escuela francesa de historia social, particularmente aquella vinculada a la revista *Annales* y que también relaciona con el programa crítico del sociólogo durkheimiano François Simiand.

⁷ LEVI, “Microhistoria...”, p. 22.

sus relaciones sociales, el vínculo de éstas con sus decisiones individuales (atravesadas por intereses múltiples) y, también, en la forma personal de sortear las dificultades encontradas a lo largo del camino, esto para asimilar los contextos que enmarcaron su experiencia y sus prácticas, siempre privilegiando su propia perspectiva. Efectivamente, las interrogantes que planteo no apuntan necesariamente a aislar las “leyes” o “modelos” que rigen (y constriñen) a los individuos, en cambio, están centradas en: “examinar cómo los actores se inscriben a sí mismos en los procesos en los que participan en el contexto de la experiencia global”,⁸ lo cual apunta a preguntar por, y poner en el centro de la discusión, las prácticas y actuación del sujeto mismo, su agencia.

Podríamos considerar que pasamos de una visión “a vuelo de pájaro” a una “a ras de suelo”, transitamos de mirones a caminantes.⁹ Por ello, un análisis *micro* coloca su atención en experiencias que contrastan con las que podrían asumirse (desde el presente) como regulares, propias de una *tendencia* del momento histórico estudiado o de una comunidad delimitada. En otras palabras, al seguir un itinerario concreto, éste puede demostrar que lo que se pensaba como esencial o las experiencias que se tomaban por específicas para definir un grupo social vinculado con tal itinerario (ya sea en función de un criterio de clase, oficio, religión, procedencia, raza, género, etc.) resultan insuficientes para explicar la naturaleza y diversidad de los vínculos y prácticas que los concretaban como grupo; los individuos y las comunidades no siempre encajan en los marcos con los que son analizados. Jaques Revel nos dice: “El proyecto es hacer aparecer, detrás de la tendencia general más visible, las estrategias sociales desarrolladas por los diferentes actores en función de su posición y de sus recursos respectivos, individuales, familiares, de grupo, etc.”.¹⁰

⁸ HAUSBERGER Y VÁZQUEZ, “Vidas Globales...”, pp.181 y también 174.

⁹ DE CERTEAU, *La invención de lo cotidiano...*, p. 103, es decir, abandonar la perspectiva de quienes “ven” ese contexto para recuperar la de aquellos que lo vivieron.

¹⁰ REVEL, “Micro-análisis...” p. 130-131. Aquí, al recuperar la obra de Maurizio Gribaudi como ejemplo de este proceder, Revel nos dice que: “allí donde se insistía esencialmente en una comunidad de experiencias (...) que fundaría la unidad, la identidad y la conciencia de la clase obrera, el autor se impone seguir itinerarios individuales que muestran la multiplicidad de experiencias, la pluralidad de contextos de referencia donde se inscriben, las contradicciones internas y externas de las que son portadoras.”

Ahora bien, al reconstruir un caso específico y resaltar las relaciones sociales que primaron en las circunstancias que lo enmarcan (cuáles de éstas fueron sostenidas, cuáles abandonadas y por qué), buscamos comprender los caminos seguidos por los actores para su integración o desagregación a ciertos grupos sociales, es decir, asimilar qué los unió o qué los separó de ellos, pero partiendo de considerar que las identidades resultantes son efecto de una elaboración y redefinición continua, fruto de un proceso hecho por los propios actores, remarcando que la pertenencia no es adquirida automática ni naturalmente. Una vez más, en palabras de Revel: “La cuestión es entonces desnaturalizar —o al menos desbanalizar¹¹— los mecanismos de agregación y de asociación insistiendo sobre las modalidades relacionales que los hacen posibles detectando las mediaciones existentes entre ‘la racionalidad individual y la identidad colectiva’.”¹² Esto último, la mediación entre lo “individual” y lo “colectivo”, es fundamental para evitar encerrarse en una escala de observación, pues, anticipa este mismo autor: “las estrategias personales o familiares no son puramente instrumentales: ellas están socializadas en tanto son inseparables de representaciones del espacio relacional urbano, de los recursos que ofrece y de las restricciones que impone, a partir de los cuales los actores sociales se orientan y hacen sus opciones”.¹³ Cada uno actúa en una multiplicidad de contextos y en la medida de sus posibilidades, con lo cual no se está desechando lo general ni lo específico, antes bien, esto denota que al analizar un itinerario particular debe señalarse cómo un grupo o individuo interactúa con su entorno y cómo de ello resulta una afectación mutua. Las interacciones que los individuos o comunidades realizan revelan mucho de las circunstancias que los engloban, cómo los limitan, pero también en qué medida sus acciones pueden transformarlas y cómo, en todo

¹¹ En este sentido, BOHÓRQUEZ, “Microglobal history...”, pp. 79-98, refiere cómo ciertos determinismos culturales terminan por volverse “fetiches” impuestos por el investigador y no caracterizaciones derivadas de las prácticas de los individuos que se pretende entender.

¹² REVEL, “Micro-análisis...”, p. 133.

¹³ REVEL, “Micro-análisis...”, p. 133.

caso, consiguen (o no) navegarlas. En sí, afirmo que “los individuos construyeron lo global”, pero también que “lo global los construyó a ellos”.¹⁴

Lo dicho es aún más significativo para el periodo moderno, pues las relaciones sociales eran esenciales en la administración y gobierno de los aglomerados monárquicos, entre los cuales se encuentra el caso hispánico que aquí interesa.¹⁵ En el “antiguo régimen” un componente marcadamente personal influía en el quehacer cotidiano de las instituciones, fueran consejos, tribunales, ayuntamientos u otros, es decir, existe una faceta social fundamental en la gestión política y económica de los territorios. Por si fuera poco, en este escenario la multiplicación de instancias era más que regular, lo cual provocaba el solapamiento, competencia e incluso la llana oposición entre las distintas instituciones desarrolladas al interior de, en nuestro caso, una monarquía.¹⁶ Con esto en mente, un caso “micro-analizado” puede modificar cómo interpretamos los modos que individuos y grupos usaron para vincularse entre sí, con la sociedad en la que están inscritos pero, a su vez y más aún en el periodo aquí estudiado, también ayuda a identificar cómo esos lazos pudieron trasladarse a diversas expresiones institucionales que formalizaban y ceñían bajo ciertos parámetros su organización como grupo; las instituciones, finalmente, estaban fundadas en personas que consiguieron (y otras veces no) coordinar sus intereses.¹⁷ De allí que una experiencia individual pueda revelar cómo, durante su paso (o navegación) por los recovecos de un entramado social profusamente normado, debió adecuar su proceder a las exigencias y oportunidades que se le ofrecían.

¹⁴ HAUSBERGER Y VÁZQUEZ, “Vidas Globales...”, pp. 170 retoman la frase que abre la obra de: LAMBERT Y LESTER, “Colonial lives...”, p.1, pero sustituyen “Imperio británico” por “lo global”, la cita es: “This book is about some of the ways that individual people made the British empire, and some of the ways that the empire made them” [Este libro trata sobre algunas de las formas por las cuales personas individuales hicieron al Imperio británico y algunas de las formas por las cuales el imperio los hizo”. Traducción propia].

¹⁵ Sobre el particular caso hispánico, puede verse: MARTÍNEZ, “Las investigaciones sobre patronazgo...”, pp. 83-106; también importa recordar la obra de: AMADORI, *Negociando la Obediencia...*, pp. 25, 100-102 y el uso que hace del concepto “capilaridad” pp. 117 y ss. que revisaré en el capítulo siguiente.

¹⁶ Lo cual tiene similitudes con las nociones que abogan por la existencia de una diversidad de proyectos “coloniales” (esto en el caso británico) que entraban en competencia y que resaltan la pluralidad y heterogeneidad dentro de un imperio que a su vez provocaban “tensiones” dentro del mismo, *vid.* LAMBERT Y LESTER, “Colonial lives...”, pp. 6, 9 y 29.

¹⁷ GONZÁLEZ DE LEÓN, “Imaginación política...”, en la p. 357, señala que los imperios resultan de: “una acción social” y que ésta, para ponerse en práctica “dentro de formaciones imperiales”, requiere de: “un cierto grado de coordinación entre distintas personas que puedan concentrar poder militar, riqueza y autoridad legítima para expandir o mantener los límites espaciales de su soberanía”.

Por otra parte, también revela de qué manera un individuo modificó o afectó su contexto. Finalmente, permite aproximarse al conjunto de vínculos sociales que sostuvo con los miembros de instituciones u otros capitanes, comerciantes o militares, para llevar a cabo su empresa, lo cual permite reconstruir el conjunto de personas involucradas y, con ellas, el conjunto de intereses que coincidieron en la preparación de los viajes del capitán arragocés.

Tal situación encamina hacia la cuestión de la dimensión *macro*, ya que la pregunta pertinente sería, en primer lugar, ¿qué tan “grande” puede ser el grupo social al que hacemos referencia? Pues, si éste puede adquirir expresiones institucionales, entonces el análisis que se hace de ese conjunto permite comprender comunidades tan amplias y diversas como una nación, una monarquía o un imperio. Esto mismo lo retoma Revel al usar como ejemplo de un “macro-proceso” la: “afirmación del Estado moderno”¹⁸ entre los siglos XV-XIX, pero insiste en cómo un movimiento del foco de atención ayuda a percibirlo de manera distinta y cómo, entonces, podemos plantear nuevas preguntas sobre su conformación y la participación directa que tuvieron los actores sociales en ella. Siguiendo a Giovanni Levi (autor ya referido), su pregunta en este sentido es: “¿Qué sucede cuando se observa el proceso de construcción del Estado “*au ras du sol*” [a ras de suelo] en sus más lejanas consecuencias?”. La atención está, como puede verse, en el cambio de escala hacia lo *micro* para situar personajes que, como dice Revel, en su rol:

[...] de intermediarios, han arreglado, limitado, pero también acreditado la construcción del Estado. Todos no han podido ni querido sustraer su grupo de pertenencia a la lógica del poder central: pero trabajaron en acomodar los intereses locales (y primero los suyos) con sus exigencias, sus prácticas, sus instituciones, su personal.¹⁹

La importancia del microanálisis en este contexto está en que puede contribuir a comprender las formas de agregación o desagregación social aun en tales dimensiones (ya imperiales, nacionales o monárquicas), pero, reitero, vistas

¹⁸ El concepto de “Estado” lo retomamos en la medida que es usado por el autor aquí citado, sin embargo, en lo que respecta a esta investigación, aunque también hablo de un macro-proceso, cabe precisar que se trata de la afirmación de la Monarquía hispánica.

¹⁹ REVEL, “Micro-análisis...”, p. 138. En cuanto a la obra de Giovanni Levi, se refiere a: *Le Pouvoir au Village: Histoire d'un exorciste dans le Piémont du XVIIe siècle*, (trad. Monique Aymard), Paris, Gallimard, 1989, cap. II.

desde la perspectiva de una experiencia delimitada. En otras palabras, el caso particular, sea un itinerario grupal o individual, consigue evidenciar las interacciones que determinaron en un momento dado (según circunstancias, intereses y expectativas) la convergencia (o no) de las voluntades necesarias para consolidar o sostener una comunidad, así como los intereses y proyectos formulados por esta;²⁰ lo que, en el presente argumento, remite a un cuerpo monárquico, específicamente al caso hispánico y su imperio trasatlántico. Una cuestión que también conlleva a preguntar cómo interpretamos estas dinámicas y las características que tomamos por evidentes en su construcción, al punto de naturalizarlas o, como ya se dijo, banalizarlas. Puede atribuirse la consolidación del “Estado” (por retomar el ejemplo arriba planteado) a procesos que resultan impersonales, ajenos a las prácticas de los individuos, muy a pesar de que éstos siempre fueran sus agentes. Así, la racionalización, la modernización, el progreso y su injerencia en procesos como la urbanización, la industrialización, la guerra, la difusión de la cultura o de la biota son sin más despojados de su contenido de carne y hueso, resultando una narrativa que atribuye su consolidación a una teleología a la que todo individuo estuvo sometido de forma pasiva.²¹ De allí que el siguiente paso consista en reformular tales “macro-procesos”, y que para ello los casos que develan su “rostro humano” sirvan para despojarlos de determinismos que hacen *tabula rasa* a un devenir plagado de contradicciones y obstáculos que es, en cambio, más diverso y menos obvio de lo que una vista *macro* por sí sola

²⁰ Aquí resulta de utilidad la conceptualización hecha por ÁLVAREZ-OSSORIO, *La república de las parentelas...*, al referirse al cuerpo compuesto de la Monarquía como una “sociedad política”, en dos sentidos, uno, como el: “conjunto de cabezas de los cuerpos operativos en el Antiguo Régimen dentro de una lógica de poder difuso” y, segundo, como una forma de diferenciar a los: “grupos sociales que tienen capacidad de influir de forma continuada en la toma de decisiones que afectan a sus intereses, así como el proceso de ejecución de los mismos”, pp. 16-17.

²¹ Esto es referido por: REVEL, “Micro-análisis...”, p. 135; también importan los comentarios que hace LEVI, “Microhistoria...”, p. 24-26 sobre la teleología que permea el uso de tales conceptualizaciones; asimismo, en ello repara el reciente artículo de: GONZÁLEZ DE LEÓN, “Imaginación política...”, pp. 359-360 y SOVARZO, “En búsqueda...”, p.46, remarca la importancia que se ha recolocado en la agencia de los actores, particularmente de los americanos, que también consiguieron beneficiarse bajo el dominio español y que fueron capaces de modificarlo.

podría ilustrar.²² En suma, el microanálisis señala que una gota del océano es el prisma adecuado para comprender la inmensidad de la que ésta forma parte.

➤ **Microhistoria, historia global, conectada e imperial**

La microhistoria no es la única aproximación que busco condensar en estas páginas. Como he querido subrayar, el análisis *micro* no se detiene en el aspecto individual o local, sino que permite acercarse a procesos de dimensiones mucho mayores. Sin embargo, ésta no es, claramente, la única forma posible de abordar tales fenómenos, una multitud de tendencias historiográficas depositan su atención en ellos; en consecuencia, aquí me concentraré en aquellas que bajo las etiquetas simples de *historia global* y, en menor medida, *historia imperial*, resultan fundamentales para la presente investigación.²³

Ahora bien, nuestro punto de partida es la denominada *historia global*. Más allá de una historia de la globalización²⁴, que definitivamente es uno de los temas que este conjunto de corrientes investiga, el interés de la *historia global* está en:

[...] una historia que se centra en relaciones, interacciones e interdependencias suprarregionales y transfronterizas de todo tipo, y en sus *repercusiones* en diversos ambientes locales y regionales, como se han construido y desbaratado a lo largo de los siglos, a escala mundial.²⁵

Así, si bien las conexiones entre partes distantes del globo son fundamentales para estas corrientes, la *historia global* aporta una perspectiva analítica que atiende: “los *efectos* locales de esas relaciones [...], así como también de una comparación de las distintas sociedades locales y cómo la interrelación entre ellas ha marcado sus diferentes trayectorias.”²⁶ En otras

²² Las advertencias que hace BOHÓRQUEZ, “Microglobal history...”, pp. 79-98 continúan siendo pertinentes en estas dimensiones.

²³ Un rótulo que agrupa a la *world history*, *transnational history*, *connected history*, *entangled history* e *histoire croisée*, por mencionar las más recurrentes. Vid. HAUSBERGER Y PANI, “Historia Global. Presentación”, pp. 177-196; si bien el objetivo de su exposición no es desenmarañar tal diversidad. Sobre las afinidades entre historia global e historia imperial, recupero a: POTTER Y SAHA, “Global history...”.

²⁴ El proceso de globalización entendido como: “[el] proceso de creciente inter-influencia entre regiones lejanas del planeta”, esto siguiendo a: YUN CASALILLA, *Historia global...*, p. 45.

²⁵ HAUSBERGER Y PANI, “Historia Global. Presentación”, p. 180. las cursivas son mías.

²⁶ YUN CASALILLA, *Historia global...*, cap. I, p. 21, más adelante (p. 45) insiste en la importancia de la comparación para: “descubrir las semejanzas, las diferencias y los *efectos asimétricos* de las interacciones” las cursivas son mías. En efecto, la *historia comparada* se suma al conjunto de vertientes de las que abreva la

palabras, la trayectoria de las sociedades sólo puede comprenderse en función de los nexos que mantienen (y los que no y por qué) con otras, por lo que cada una de ellas no puede tomarse como una entidad cerrada y autosuficiente. Este punto de partida explica por qué una de las tantas facetas de la *historia global* sea la *historia transnacional*, ya que los vínculos que pretende remarcar rebasan los límites impuestos por los estados-nación y sus anquilosadas fronteras territoriales. La *historia global* señala que la circulación de ideas, personas, bienes y biota transcurre entre espacios de mayor envergadura, en contextos y con resultados disímiles. Al abandonar una narración centrada en la historia nacional pueden observarse aspectos políticos, económicos, sociales, culturales, tecnológicos, etc. que este marco, atomizado artificialmente, no permite valorar. Como con la microhistoria, lo *global* ofrece una perspectiva renovada, o bien, otros lentes con los cuales observar los procesos que influyeron en una sociedad. Por esta misma razón, aquí también se insiste en los problemas derivados de aceptar ciertos automatismos (que en este caso sería el uso del parámetro de “lo nacional”) como barreras con las cuales enmarcar los procesos históricos. Por último, otro aspecto en el que ambas perspectivas coinciden es en presentar el valor de los distintos vínculos establecidos, sea entre individuos o sociedades, y cómo estas “modalidades relacionales” (retomando la formulación de Revel) importan para analizar los porqués de la convergencia o divergencia, a lo largo del tiempo, entre las partes involucradas.²⁷ Es decir, para ambas resulta central identificar cómo y por qué se construyen o desbaratan los lazos sociales (a pequeña o gran escala), los efectos que esto puede tener y, finalmente aunque en otro sentido, coinciden en afirmar que el cambio de foco es una vía adecuada para renovar las preguntas que elaboramos para el estudio del pasado.

propuesta *global*, al respecto *vid*: YUN CASALILLA (ed.), “Estado, naciones y regiones...”, pp. 13-35 y BONAUDO, REGUERA Y ZEBERIO (coords.), *Las escalas de la historia comparada...* 334pp.

²⁷ IMÍZCOZ, “Por una historia global...”, p. 27, señala que lo que tienen en común las diversas denominaciones de la “Global history” es: “la voluntad de superar las historias nacionales y el relato tradicional de la modernidad occidental, para privilegiar un enfoque mundial que observe los fenómenos transnacionales en todos los órdenes, económicos, políticos, culturales, tecnológicos, que los compare a escala global y que analice los procesos de divergencia y convergencia entre las diferentes regiones del mundo”.

La insistencia en las conexiones remite a otra corriente que está comprendida bajo la etiqueta de *historia global*, a saber, la *connected history*.²⁸ No obstante, ésta no está en completa sintonía con una *historia global* que atiende únicamente a la comparación de las “sociedades locales” al considerarlas en un contexto amplísimo. En todo caso, sostiene una aproximación crítica a un análisis donde prime la gran escala y cuyo resultado sea obviar las realidades particulares, o bien, su banalización. También, en este sentido, critica que la mirada *global* se enfoque en señalar las afinidades entre las sociedades que compara y cuya diversidad así pasa a difuminarse, más cuando éstas (afinidades y sociedades) son vistas desde parámetros “occidentales” y sólo en la medida en que se parecen a, o se aproximan a, dichos parámetros. La principal consecuencia de esto es que el objetivo de superar un enfoque eurocéntrico, del cual la historia global quiere desmarcarse al considerar un contexto mundial, más flexible y vasto, no es verdaderamente alcanzado.²⁹

Asimismo, este sesgo implica otra teleología, pues la diversidad de sociedades que lo *global* pretende dimensionar es reducida a una serie de variaciones (en el peor de los casos desviaciones) que, pese a cualquier especificidad que pudieran tener, conservan una tendencia hacia un resultado común o un mismo sitio de convergencia: la sociedad occidental como configuración arquetípica y la historia global como apenas una narración que da cuenta de su éxito. Todo ello importa al reconstruir trayectorias colectivas, pues el criterio para valorar su éxito (o progreso), queda determinado por un único patrón de fondo que establece si una comunidad estaba dentro del camino adecuado que condujo a la modernización gubernamental, la revolución científica o el desarrollo capitalista; es decir, si estaba siguiendo o no (o en qué medida) los pasos que caracterizaron al susodicho “ascenso de Occidente”.³⁰

²⁸ Vid. SUBRAHMANYAM, *Connected History...*, es el principal exponente de dicha corriente y esta obra reúne sus reflexiones.

²⁹ BERTRAND, “Historia global, historias conectadas...”, pp.17-18; IMÍZCOZ, “Por una historia global...” p. 34.

³⁰ A los comentarios de los autores de la nota anterior y particularmente sobre la noción “the rise of the West”, sumemos los hechos por: SUBRAHMANYAM, *Connected History...*, cap. II; YUN CASALILLA, *Historia global...*, p. 20-21, Cap. II y HAUSBERGER Y PANI, “Historia Global. Presentación”, p. 181-182, siendo estos últimos quienes ponen atención en el papel que América Latina figura en dicha “historia global”.

Ahora bien, desde la *historia conectada* se han planteado formas de sortear la preponderancia de la gran escala y el efecto centrípeto que ésta mantiene hacia el eurocentrismo. En cuanto al primer problema, nuevamente se trata de cómo superar el estancamiento en una escala, una cuestión que ya fue mencionada anteriormente en el sentido de esclarecer el encadenamiento que existe desde lo *micro* hacia lo *macro*. Sin embargo, si el problema lo retomamos para explicar por qué un itinerario particular permite dar cuenta de “macro-procesos”, ahora el camino a seguir es inverso, aunque llega a una respuesta afín. Así, para que los “macro-procesos” no estén cimentados en generalizaciones acríticas, la *historia conectada* encuentra una respuesta viable en dar seguimiento a casos particulares; un cambio de foco para establecer un encuadre donde queden evidenciados los efectos que los nexos entre distintas localidades tuvieron sobre los individuos o comunidades que concertaron esos lazos. Es necesario, una vez más, colocar nuestra atención en las conexiones efectivamente establecidas entre las distintas sociedades, pero manteniendo presente que quienes construyen esas conexiones son los actores sociales. Es a través de sus interacciones que se puede dar cuenta de las características y dimensiones que éstas alcanzaron, es decir, su escala específica, sea grande o pequeña. “No hay otras escaleras que las que nos prestan los actores”³¹ dice Romain Bertrand, con lo cual este autor insiste en que es a través de las trayectorias de los individuos, y los grupos que conforman, que pueden quedar manifiestas las articulaciones entre las escalas *micro* y *global*. El resultado es que desde la perspectiva *conectada* no existe la “autonomía” de cada nivel de análisis, lo que prepondera es su superposición, cuya convergencia puede hacerse visible al analizar un caso bajo el microscopio.

Estamos llegando a un punto de concordancia entre las aproximaciones *micro* y *global* (específicamente bajo su faceta *conectada*), a saber, que a ambas les interesan las trayectorias particulares, ya que con su rastreo se pueden valorar tanto los efectos que las acciones de los individuos tuvieron sobre los múltiples contextos que los envolvieron, pero también en qué medida esos marcos limitaron y posibilitaron unas u otras de sus acciones. Tal concordancia ha quedado reunida

³¹ BERTRAND, “Historia global, historias conectadas...”, p. 10.

bajo una serie de denominaciones, que podrían reunirse bajo la llamada *microhistoria global*, la cual:

[...] trata de observar la forma como los intersticios locales se conectan con, o son estructurados y reestructurados por, diversas cadenas de interacciones y de causalidades directas e indirectas que no se limitan simplemente a lo local ni se oponen a este. Al observar en detalle de qué manera los agentes construyen tales espacios locales a través de cadenas de interacciones queda evidenciado que, al igual que la historia global, la microhistoria global no daría cuenta de cómo todas las partes del mundo habrían estado conectadas, sino, más bien, cómo la estructuración de la agencia de los sujetos [...] respondía a esa cadena de interacciones y causalidades.³²

Los actores construyen sus vínculos y éstos los afectan de vuelta, es decir, las interacciones entre lo individual y lo colectivo tienen efectos que ocurren en ambas direcciones. En suma, la atención puesta en trayectorias individuales importa porque son la base de las conexiones establecidas entre las sociedades, y también porque permiten visibilizar muy puntualmente los efectos que tienen.

Asimismo, la atención de la perspectiva *conectada* ha recaído, sobre todo, en los procesos o situaciones de comunicación e interacción entre distintas sociedades, siempre efectuadas por los propios actores sociales. El resultado de este aspecto ha sido una predilección por atender trayectorias que permitan visibilizar la construcción de dichas conexiones y sus repercusiones variables. Efectivamente, “por obvias razones hasta el momento son aquellos individuos que *circulaban* entre distintos espacios políticos, idiomáticos y religiosos los que han llamado la atención [...]”³³, pues es a partir de las fuentes producidas por dichos actores, pero también aquellas que fueron resultado de su circulación o que dieron cuenta de ella, que se pueden estudiar los intercambios y transferencias hechas

³² BOHÓRQUEZ, “Microglobal history...”, pp. 79-98, en la sección: “El rostro humano de grandes procesos”; señalemos que el concepto “global micro-histories” es retomado por COSSART, “Global Lives...”, p. 13, que a su vez lo recupera del artículo: TRIVELLATO, “Is there a future...”, p.11; finalmente, la intersección entre ambas perspectivas, su importancia y alcances ha sido subrayada recientemente por: BERG, “Introduction: Global Microhistory...”, p. 1-5 y por BERTRAND Y CALAFAT, “Global Microhistory...”, pp. 3-17.

³³ BOHÓRQUEZ, “Microglobal history...”, pp. 92, las cursivas son mías. No obstante, esto no evita que el autor insista en que pueda corroborarse que las acciones de sujetos que *no circularon* también estuvieran vinculadas a las “cadenas de interacciones y de causalidades directas e indirectas”. Bohórquez nos dice: “la construcción de lo *local en clave global* se evidencia en sujetos que, sin necesariamente desfilan entre diferentes espacios, religiones o idiomas, o incluso sin moverse de su mundo local, interactuaban con las consecuencias de causalidades que ocurrían en una escala translocal entre distintos océanos. Estos casos deberían ser más estudiados”.

entre las partes involucradas (ya se trate de flujos de personas, información o bienes) y los alcances y efectos que tuvieron.

Con esto en mente, los momentos de acercamiento son escenarios apropiados para contextualizar al conjunto de partícipes en la formación de estas “cadenas de interacciones y de causalidades directas e indirectas” y cómo ellos influyeron activamente en dichas situaciones de contacto. Sin embargo, en la medida en que son conexiones, éstas no ocurrieron exclusivamente desde un único punto de vista o perspectiva; es más, ni siquiera podría tratarse de una bilateralidad y bidireccionalidad. Los actores sociales se encuentran en múltiples puntos de la “cadena” y sus acciones articulan el lazo conforme a ello. Por lo tanto, para dar cuenta de estos enlaces es necesario atender las huellas que muestran la intervención del conjunto de actores sociales, evitando privilegiar un único foco que defina por sí mismo el sentido que tuvo la participación de las partes, su papel en la construcción de esos vínculos y el tenor de sus consecuencias; esto es, un “centro” que observa y estima los vínculos a partir de sus propios parámetros.

Para evitar toda forma de, digamos, *centrismo*, una propuesta es realizar un abordaje “simétrico”, o bien, una “historia a partes iguales” en el sentido de dar una importancia proporcional al cúmulo de fuentes en las que quedaron fosilizadas las dinámicas de contacto, sin limitarse a aquellas dimanadas de un contexto o unos actores en particular.³⁴ De allí el provecho de una “narración coral”, es decir, una historia capaz de alojar las perspectivas de los diversos actores, pero retomando la valoración que se hace de los encuentros entre sociedades desde cada una de sus realidades específicas y no a través (o no solamente) de los lentes de una de ellas. Lo anterior hace notar que un mismo proceso pudo ser constatado de formas muy distintas, con variaciones significativas en cuanto a la apreciación de la trascendencia de los nexos fundados, sus efectos o los intereses que motivaron su sostenimiento o abandono, esto según fueran unos u otros actores (siempre desde sus respectivos espacios locales) quienes los evaluaran.

³⁴ Sobre la propuesta “simétrica” y la “historia a partes iguales” *vid*: BERTRAND, “Historia global, historias conectadas...”, pp. 13-18; formulación que también hace LEVI, “Microhistoria...”, pp. 27-31. Si bien me resulta más atractiva la idea de una “narración coral”.

Ahora bien, retomando la metáfora del coro, la inserción de otras voces apunta a ser el camino para superar el eurocentrismo y su soliloquio. Sin embargo, como quedó dicho, las apreciaciones de un mismo fenómeno no tienen por qué ser idénticas, por lo que importa atender que el resultado de su conjunción, antes que apuntar a ver cómo son *simétricas* (es decir, de qué manera son equivalentes o si existe una correspondencia exacta entre ellas), debería de reflejar un cuerpo poliédrico, por demás irregular, donde las múltiples caras (digamos rostros) de la historia puedan ser integradas aun en consideración de su diversidad.

Un cambio de foco, como he insistido, da lugar a una perspectiva renovada de un mismo fenómeno. De hecho, cabe decir que elaborar una visión más inclusiva de otros espacios del globo no sólo involucraría la suma de la versión “extraeuropea” a la *historia global*, sino que, al hacerlo, también se lograría transitar de un cómo ve occidente a un cómo es visto y, con ello, poder repensar la versión “europea” del relato *global*.³⁵ Efectivamente, otro enfoque devela aristas de las numerosas realidades analizadas (incluida la “occidental”) que de otra forma quedarían desvanecidas dentro de un contexto *macro*; lo que antes era soslayado puede resultar más determinante de lo que un solo vistazo, desde arriba, puede ofrecer.

Estas consideraciones son pertinentes puesto que apuntan a una crítica que puede hacerse al estudio de caso que aquí abordo, ya que prácticamente toda la información que me permitió dar cuenta de la trayectoria del capitán de navíos, Juan Tomás Miluti, se originó en el marco de los espacios administrados por la Monarquía hispánica. De manera que si bien el conjunto de historiografías, de las cuales abreva esta investigación, apuntan a la construcción de una *historia global* y “coral”, las escaleras y perspectivas que me ha proporcionado el personaje elegido sólo alcanzan a exponer una dimensión que podría calificar de, al menos, *transimperial*. Podrá comprobarse que esta aproximación permitió rebasar los marcos nacionales actuales, pero he de anticipar al lector que no todos los lugares del globo estarán presentes en esta narración. Lo cual, no obstante, no impide que

³⁵ YUN CASALILLA, *Historia global...*, pp. 11, 34 y cap. 2 donde sostiene que este ejercicio enriquece la historia de África, América, Asia u Oceanía, pero también importa para reformular la de Europa.

se pueda estimar que las repercusiones de las interacciones que configuraron la trayectoria de este capitán hayan tenido un alcance que abarca y conecta océanos y continentes. Por lo tanto, el presente análisis puede plantearse como *global*, ya que su atención está depositada en estudiar interrelaciones “suprarregionales y transfronterizas”, así como sus repercusiones en distintos espacios locales, pero cuyas escalas quedan determinadas y se hacen visibles a partir de la reconstrucción de aquella propia de la trayectoria de un único individuo.

Una vez planteada esta limitación, importa retomar, finalmente, la pertinencia de algunas valoraciones formuladas en torno a la renovación de los estudios que abordan la historia de la Monarquía hispánica³⁶, así como aquellos que responden a una perspectiva desde la *historia imperial*³⁷ que, normalmente, incluye al caso español. Todo lo dicho hasta aquí conduce a subrayar aspectos que iluminan importantes afinidades entre estas aproximaciones y el diálogo que aquí he planteado entre *historia global* y *microhistoria*.

Por una parte, es significativo que, en el marco de la *historia imperial* y los estudios de las Monarquías ibéricas, también se remarque la importancia de las interacciones y los lazos que vincularon las diferentes partes de uno de estos cuerpos políticos, ya que este aspecto redundaba en la aproximación *conectada*, antes señalada. Efectivamente, la afinidad entre dichas aproximaciones se localiza en el reparo y señalamiento hecho sobre una “naturaleza inherentemente relacional” de los imperios,³⁸ o bien, desde los “sistemas relacionales” que configuraron la sociopolítica de una monarquía.³⁹ Una concepción que, a su vez, ayuda a reconfigurar la espacialidad propia del entramado imperial (abandonando

³⁶ Sobre aspectos metodológicos y la renovación de los estudios sobre las monarquías ibéricas, nos remitimos a los libros de PARDO Y RUIZ, *Los Mundos Ibéricos...* y MAZÍN Y BAUTISTA Y LUGO, *El espejo de las Indias...*; en ese sentido, BAUTISTA Y LUGO, “Prácticas locales...”, articula y reconstruye la trayectoria de las investigaciones que renovaron la historiografía de las monarquías ibéricas al enlazarlas con nuevas perspectivas de análisis.

³⁷ La bibliografía sobre “historia imperial” es, sencillamente, inabarcable, por lo que aquí me centraré en retomar algunas de las aportaciones que ya han sido citadas, relativamente recientes, y que apuntan al debate sobre la “nueva historia imperial”, al tiempo que permiten dialogar con la presente aproximación *micro*.

³⁸ Una noción utilizada por: BALLANTYNE, “Race and the webs of empire...”, p.1-35, particularmente en el apartado de conclusiones, noción retomada por LAMBERT Y LESTER, “Colonial lives...”, p.10.

³⁹ BAUTISTA Y LUGO, “Prácticas locales...”, p. 116, recupera los estudios de redes y su importancia para entender que los gráficos que resultan de estos análisis muestran actores en relación que se coordinan para realizar acciones o prácticas concretas, sobre ello pp. 119-122.

nociones limitadas a centros y periferias o fundadas en límites “nacionales”) y termina por resaltar una que asemeja una red. Lo cual ha derivado en análisis que favorecen una perspectiva avocada al conjunto de vínculos gestados en un cuerpo político, pero que no siempre se limitan a aquellos formados dentro del mismo y, también, bajo el entendido de que los nodos así enlazados pueden ser ciudades, personas, grupos o corporaciones. En suma, la composición que resulta de ello tiende a comprenderse mejor bajo el uso, más bien metafórico, de la idea de *red* (network).⁴⁰ Esto remarca que la importancia de una *red* que permite identificar las múltiples formas en las que los individuos se vinculan reside en las prácticas o acciones que pusieron en relación, en primer lugar, a tal conjunto de personas; aquello que las hace trabajar en coordinación.

Ahora bien, lo anterior permite trazar otra afinidad, a saber, que las conexiones conformadas en un imperio y en una monarquía como la española rebasan con facilidad los límites nacionales y, por lo tanto, reinciden en una aproximación *transnacional*.⁴¹ Los lazos serían los que sientan los alcances de un imperio, por lo que todas estas historias coinciden, una vez más, en resaltar la centralidad de las relaciones sociales que primaron y permitieron sostener una formación política, siendo el caso particular aquí estudiado el de la Monarquía hispánica y su imperio trasatlántico. Efectivamente, el estudio de la Monarquía hispánica también se ha visto limitado por unos parámetros *nacionales* que

⁴⁰ En este sentido, algunos de los artículos más recientes que, en mi opinión, apuntan a esta revaloración son: SOVARZO, “En búsqueda...”, p. 45-46, pues repasa en la importancia de las conexiones e interacciones entre distintas sociedades, perspectiva que guarda similes importantes con las ideas formuladas por: GONZÁLEZ DE LEÓN, “Imaginación política...”, p. 357, cuando señala, como mencioné, que las acciones sociales “dentro de formaciones imperiales” se basan en: “cierto grado de coordinación entre distintas personas”. Ambos abordajes, considero, se acercan (pues no la usan explícitamente) a la idea de red, si bien considerándola en su sentido metafórico, sumamente flexible, sobre lo cual *vid.* LAMIKIZ, “Social capital, networks and trust...”, pp. 46-49; asimismo, sobre la importancia de los análisis centrados en una “concepción del imperio en red” [“a networked conception of empire”], propios de una “Nueva historia imperial”, cabe recuperar los ya citados: LAMBERT Y LESTER, “Colonial lives...”, p. 8-13, BALLANTYNE, “Race and the webs of empire...”, pp. 1-35 y POTTER Y SAHA, “Global history...”.

⁴¹ GONZÁLEZ DE LEÓN, “Imaginación política...”, a lo largo de su exposición remarca los problemas derivados de recurrir a meta-narrativas centradas en la “nación”, mientras que SOVARZO, “En búsqueda...”, repasa en la crítica que distintos autores, dedicados al estudio de las monarquías ibéricas, han hecho a la “historiografía nacional”; finalmente, PARDO Y RUIZ, *Los Mundos Ibéricos...*, ofrece, en la introducción, un panorama sobre cómo las simplificaciones derivadas de los análisis centrados en lo “nacional”, dieron lugar a sesgos importantes de nuestra comprensión del pasado.

impiden ver las configuraciones “supra regionales o planetarias” que alcanzaron unas monarquías extendidas.⁴²

Finalmente, lo dicho decanta en un último aspecto que vincula estas perspectivas. Ya sea insistiendo en la importancia de las “carreras” de personas que modelaron los imperios,⁴³ recuperando la centralidad de la agencia de los actores que los conformaban⁴⁴ o precisando que los imperios son el resultado de unas prácticas fundamentadas en la “coordinación entre distintas *personas*”⁴⁵, lo que prevalece es el protagonismo de los individuos y su capacidad para actuar, y que, al hacerlo, resultan esenciales en la configuración, reconfiguración y aún desarticulación de un imperio o una monarquía.⁴⁶ Al atender “cómo un actor concreto interactúa con su contexto”⁴⁷ y denotar “cómo el actor percibe e interpreta tanto el contexto como sus propias posibilidades”, se pueden atisbar y explicar los caminos que efectivamente permitían a un individuo estructurar la composición de su entorno, esto es, su agencia, perceptible siempre a través de sus prácticas concretas, los vínculos formalizados para realizarlas y que su alcance, como se ha insistido, bien podía rebasar ámbitos locales al tiempo que los interrelacionaba. Todo lo cual plantea escalas de mayor envergadura que la “nación” y que pueden configurarse en unas que son ya monárquicas, ya imperiales, o bien, globales.

Por lo tanto, como vimos, dar seguimiento a una trayectoria individual permitirá dilucidar las interrelaciones de alcances globales que fueron formalizándose a lo largo de un devenir específico y cómo éstas fueron determinantes en las relaciones que la Monarquía hispánica estaba articulando a partir de una serie de viajes transoceánicos orientados a poner en contacto a dicha monarquía con sus dominios americanos, con distintos objetivos (como se

⁴² BAUTISTA Y LUGO, “Prácticas locales...”, recupera, en distintos momentos, los efectos que la perspectiva “nacional” implicó para los estudios de las monarquías ibéricas en general y de la Nueva España, en particular, pp. 108-110, 118, 120 y 130.

⁴³ LAMBERT Y LESTER, “Colonial lives...”, p.21-24.

⁴⁴ SOVARZO, “En búsqueda...”, p.46 remarca que la “pasividad” y “falta de agencia” de los actores americanos ha sido criticada por los autores en los que centra su análisis.

⁴⁵ GONZÁLEZ DE LEÓN, “Imaginación política...”, p. 357, las cursivas son mías, si bien no hace uso explícito del concepto “agencia”.

⁴⁶ Recordemos que, como apunté, un “imperio” también ha sido equiparado con “lo global”, HAUSBERGER Y VÁZQUEZ, “Vidas Globales...”, pp.170; sobre la importancia de los actores también recupero lo dicho por BAUTISTA Y LUGO, “Prácticas locales...”, pp. 122-129.

⁴⁷ HAUSBERGER Y VÁZQUEZ, “Vidas Globales...”, pp.185.

verá), pero que tuvieron por principal gestor y operario al capitán Juan Tomás Miluti. Con todo esto será posible atender la importancia y el provecho de un análisis *micro global*. La mirada microscópica no estaría funcionando ya como una mera herramienta narrativa capaz de ponerle “rostro” a unos “macro-procesos”, sino que se consolida como una metodología a través de la cual puede entenderse la agencia de los individuos que sustentaron y llevaron a cabo una serie de proyectos dispuestos a impulsar los intereses de todos los nodos involucrados en una trama imperial, es decir, su centralidad en el conjunto de relaciones dispuestas para tal prospecto.⁴⁸ Una aproximación biográfica estaría dando paso a un análisis dedicado a comprender la agencia de los actores que, si bien tal aproximación no deja de servir para tomar al actor histórico como “espejo, lente o sonda” de un contexto histórico particular, sí pasa a enmarcar un objeto de análisis específico.⁴⁹ Lo que orienta a las pesquisas *microhistóricas* es explicar cómo los individuos, al articular un conjunto de interacciones, también construyeron la globalidad, un hecho que subraya su agencia en procesos históricos.

* * *

Para recapitular. He insistido en la importancia que tiene la variación de las escalas (los niveles de análisis) al momento de abordar un proceso histórico y cómo éstas, finalmente, pueden articularse para construir una narración que resulta más compleja y vasta (pero que por ello no es necesariamente más “simétrica”). También importa insistir en aquello que, como lo indican las perspectivas aquí referidas, consigue hacer de bisagra entre niveles supuestamente separados, a saber, el dar seguimiento a trayectorias individuales que participaron activamente en tales procesos. Los actores juegan un papel protagónico al determinar las características de los nexos por ellos construidos, sus intereses y decisiones (su agencia) orientan los efectos sobre las sociedades

⁴⁸ Si bien esta metodología promueve una aproximación a las fuentes primarias, también debe considerarse que las dificultades que supone construir un corpus documental se agravan cuando la información disponible puede ser limitada y estar diseminada, sobre estos alcances y límites: COSSART, “Global Lives...”, p.10-13; HAUSBERGER Y VÁZQUEZ, “Vidas Globales...”, pp.183-193; BERG, “Introduction: Global Microhistory...”, p. 1-5; BERTRAND Y CALAFAT, “Global Microhistory...”, pp. 3-17.

⁴⁹ LEVI, “Sobre microhistoria”, pp. 121; HAUSBERGER Y VÁZQUEZ, “Vidas Globales...”, p.183.

así vinculadas y también inciden en la permanencia o desuso de esas conexiones a lo largo del tiempo. Ya sea individuos que transitaron por múltiples puntos del globo o incluso quienes nunca abandonaron su enclave, sus experiencias ayudan a identificar y dar cuenta de cómo, tanto ellos como las localidades que habitaron y por donde circularon, afectaron y fueron afectados por interacciones que ocurrieron en sitios que rebasaron sus circunstancias más inmediatas. Estas influencias recíprocas revelan que las escalas (lo local/individual y su devenir en dimensiones globales) no son completamente autónomas, sino que interactúan como eslabones de una misma cadena.

Ahora bien, a partir de un caso particular podemos situar un proceso en los múltiples contextos que lo enmarcan para así esclarecer lo que influye en las decisiones individuales de los actores sociales que lo vivieron y en las configuraciones colectivas que resultaron de dicho proceso. Regresando al punto de partida de este apartado, el caso del capitán Juan Tomás Miluti es el lente que nos permite observar y contrastar las dimensiones que alcanzó su devenir al interior de la Monarquía hispánica. Como he planteado, el primer paso sería preguntar: ¿Cuál es esa cuestión general por replantearse siguiendo la observación *micro* del capitán raguseo, de qué puede ser representativo este caso? En adelante esbozaré cómo las navegaciones del capitán son resultado de un cambio en el contexto del avance territorial y comercial efectuado por diversas potencias europeas y que con sus viajes se buscaba alterar las condiciones y efectos que tal expansión supuso para la Monarquía española. Efectivamente, la implementación de modificaciones en el sistema de contacto transoceánico fue la manera de contestar a los efectos derivados de las crecientes fricciones globales, mismas que alcanzaron a manifestarse localmente en los espacios visitados por Miluti (Buenos Aires y Guatemala, principalmente), pero sin ser los únicos.⁵⁰ De esta manera, la pujanza por parte de quienes eran considerados enemigos de los intereses hispánicos era sólo una cara dentro del contexto de “decadencia” que atravesaba el conjunto imperial y, asimismo, las navegaciones efectuadas por Miluti sólo una de las múltiples formas de anteponerse a una situación que

⁵⁰ *Vid.* el ejemplo, bastante cercano, de Panamá en: YUN CASALILLA, “Globalizaciones versus imperios...”.

resultaba por demás indeseable. Con este cambio de foco, que pasa de la valoración *macro* sobre esta “decadencia” hispánica a las reacciones concretas que se efectuaron en consecuencia, veremos en qué sentido estas últimas fueron pensadas como posibles soluciones al cúmulo de efectos nocivos identificados al interior de la vasta geografía del aglomerado monárquico.

Tomando esto en consideración, el personaje y sus huellas nos ofrecen una respuesta particular a un problema general. Al realizar un “análisis relacional” derivado de los contactos que mantuvo con múltiples instituciones e individuos, podré reconstruir una *red*, con él en su centro, con la cual evidenciar las interacciones que intervinieron en la configuración y consumación de sus empresas (o proyectos) transoceánicas.⁵¹ En efecto, en concordancia con los planteamientos aquí realizados, la trayectoria de este capitán nos adentra en un escenario donde quedan manifiestas las características de los nexos fundados con América que lo tuvieron por protagonista, los intereses involucrados en la realización (u obstaculización) de esos contactos, cómo éstos fueron tomando forma, así como el papel específico que alcanzaron sus decisiones individuales para lograr la consolidación y continuidad de los mismos. Ahora bien, siguiendo un camino inverso (de ver cómo los registros son una respuesta a dinámicas globales), también importa abordar la cuestión del impacto que estos medios tuvieron en diversos niveles. Por una parte, como dije, busco rastrear y precisar la importancia de los vínculos fundados a través de los viajes de Miluti en los contextos locales articulados gracias al sistema de *registros*. En otras palabras, considerando que los *registros* sirvieron para vincular lugares distantes entre sí (además de soslayados por el sistema de contacto entonces vigente), resulta primordial analizar las influencias que estas articulaciones tuvieron sobre las partes de la monarquía que quedaban enlazadas gracias a su puesta en práctica.

⁵¹ Un análisis relacional queda definido, siguiendo a IMÍZCOZ, “Por una historia global...”, p. 31, como: “una investigación de tipo inductivo que parte de la observación de las acciones de los actores sociales situados en sus contextos..., para hallar, a partir de sus interacciones, sus configuraciones sociales efectivas, para seguir en el tiempo las dinámicas colectivas que construyen con sus acciones y, a término, para explicar los procesos de cambio desde la agencia de los actores que los producen efectivamente”; asimismo, IMÍZCOZ y ARROYO RUIZ, “Redes sociales y correspondencia epistolar...”, p. 100, definen *red* como: “un conjunto de conexiones entre actores relacionados de un modo u otro a través de interacciones efectivas que se producen en un momento dado”.

Asimismo, importa analizar si el uso de formas menos habituales alteró cómo ocurrían las interacciones más tradicionales y consolidadas, es decir, aquellas efectuadas entre la península ibérica y las cabeceras virreinales bajo un régimen de exclusividad. Con ello podemos considerar las repercusiones que estos viajes adquirieron en un contexto de alcance imperial, pues los efectos no se limitaron a los espacios donde el capitán raguseo desembarcó. Asimismo, también pueden considerarse las secuelas que las nuevas vías de comunicación tuvieron por fuera de los límites de este agregado monárquico, a una escala que sobrepasa sus fronteras y que, por lo tanto, adquieren alcances más cercanos a una dimensión *transimperial*.

Por otra parte, están las consecuencias en un ámbito que podría considerarse más privado, es decir, que cabe sopesar las repercusiones que los viajes tuvieron en un plano personal, desde la forma en que beneficiaron o no al capitán que aquí coloco bajo el microscopio, hasta identificar en qué medida sus decisiones y proceder respondieron o no, retomando la cita de Bohórquez, a: “[...] cadenas de interacciones y de causalidades directas e indirectas que no se limitan simplemente a lo local [...]”. Esto es, en fin, dilucidar qué tanto lo colectivo (en sus diversas manifestaciones) pesó sobre una racionalidad individual y, de manera inversa, sopesar el margen de acción de una persona que navegó las “fuerzas estructurales de las instituciones, normas y tradiciones”⁵² de una monarquía de alcances globales. Con lo cual, el análisis de un individuo deja de ser sólo un lente de observación y permite abordar un objeto de análisis particular, pues permite dar cuenta de la importancia y límites de la agencia individual.

Puedo decir que, a la pregunta general sobre qué pudo hacer la Monarquía hispánica respecto a las dificultades que se hicieron patentes en el siglo XVII, encuentro una respuesta particular en un devenir que estuvo abocado a ofrecer soluciones. Pero, en realidad, el proceso para poner en marcha nuevas vías transoceánicas de comunicación como remedios al escenario global no fue uno fácil. Por ello es pertinente preguntar: ¿Se consiguieron los resultados esperados o acaso fueron empresas predeterminadas a fracasar? Y, por lo tanto, ¿qué

⁵² HAUSBERGER Y VÁZQUEZ, “Vidas Globales...”, p.183.

revelan sobre la efectividad del propio sistema de gobierno hispánico a finales del siglo XVII al momento de atender problemas relacionados con su aparente decadencia?⁵³ ¿Fueron motivo de una superación, atenuación o recrudescimiento de la susodicha “crisis”? Para valorar la eficacia de estas soluciones importa tanto señalar en qué medida los contextos prevaecientes facilitaron o limitaron la configuración de estos medios, como también atender los métodos utilizados por el capitán para acceder y aprovechar los recursos que tuvo a su alcance. En este sentido, el paso del capitán por los recovecos institucionales de la Monarquía española hace evidentes los caminos posibles a seguir (y no sólo por él) para concretar una empresa de tal envergadura y cómo, en el proceso, esas vías pudieron ser modificadas. En última instancia, dar seguimiento a estas empresas navales permite evaluar cómo la Monarquía hispánica, en conjunción con un particular, consiguieron integrar un cúmulo de voluntades y recursos para alcanzar un objetivo que vaticinaba un beneficio común, pero, también, cómo no todos los involucrados en su configuración vieron en ellas un beneficio inmediato ni se decantaron por favorecer aquellos que eran del común. Con lo cual puede atisbarse a responder qué medios fueron determinantes para que unos optaran por integrarse a estas iniciativas y otros se desagregaran de lo que, en principio, eran formas de socorrer a la monarquía y a sus vasallos.

Importa remarcar que este caso, al tratarse de un personaje en constante circulación y que los espacios por él trastocados estaban en contacto regular con grupos no-hispánicos (y no-europeos), es uno oportuno para prestar atención a dos aspectos que resultan de estas particularidades. De la primera, que las acciones realizadas por este personaje permiten ver cómo su trayectoria transcurre en distintos espacios locales, lo cual nos habla de un trasvase hacia una dimensión que es por sí misma transnacional, aunque, importa subrayar, al interior de un espacio imperial. Sobre lo segundo, considerando que con sus navegaciones vinculó localidades que podríamos considerar fronterizas, también converge en su trayectoria la dimensión *transimperial*. Es, pues, apropiado para

⁵³ Una pregunta que nos remite a la investigación de CALVO, *Espadas y plumas...*, particularmente, cap. III y Despedida.

referir los momentos de encuentro que ocurrieron en regiones apartadas y entre sociedades diversas y, asimismo, para notar que la autonomía de las escalas se difumina cuando las acciones individuales permiten revelar cómo convergen en el camino. Por último, ayuda a precisar cómo las formas de interacción entre contextos y regiones disímiles y distantes afectan asimétricamente la trayectoria particular de cada una. En sí, abre la posibilidad de ver procesos desde diversas perspectivas y así renovar nuestras preguntas como historiadores del periodo moderno al recuperar la complejidad que los caracterizó.

Capítulo 2

El siglo XVII en América y Europa: ¿crisis o renovación de la Monarquía hispánica?

En la historiografía es recurrente que se haga hincapié en que la Monarquía hispánica, hacia el siglo XVI, ya alcanzaba una dimensión global y que perduró en el XVII, pues la dinastía de los Habsburgo congregaba bajo el mandato del rey español vasallos y territorios en África, América, Asia y Europa. Esto es algo que resulta extraordinario y que, por lo mismo, plantea una serie de cuestionamientos respecto a los medios que permitieron, primero, conformar un congregado dinástico de tales proporciones y, después, conservarlo a lo largo de sus más de tres siglos de existencia. Dentro de tal balance, el siglo XVII supone un desafío para alcanzar una explicación satisfactoria sobre cómo fue que la Monarquía logró ser tan persistente, en la medida en que este periodo ha sido constantemente caracterizado como aquél donde la “crisis” y los primeros síntomas de una decadencia generalizada empezaron a manifestarse en su interior. La cuestión es clara: si fue el momento más crítico, el punto más bajo, ¿por qué la Monarquía no se desmoronó en su totalidad en ese momento?, ¿cómo logró pervivir? Efectivamente, diversas investigaciones han recuperado y replanteado este problema, ya que la segunda mitad de esta centuria se caracterizó por una recuperación en términos generales, matizando toda aproximación que fundamente su análisis en la noción de una “crisis general”.

El principal objetivo de este capítulo es exponer un contexto histórico e historiográfico sobre el siglo XVII en el cual inscribir la totalidad de la presente investigación. Para ello, primero abordo los argumentos que dieron pie a la interpretación del siglo XVII como uno de crisis, debilidad o llana decadencia de la Monarquía española, señalando el tenor y características de los problemas identificados al interior del cuerpo político, sus alcances y efectos. En paralelo reviso la historiografía que puso el acento en los múltiples elementos que permiten reconsiderar si dicho escenario fue tan adverso como se ha llegado a plantear, o

bien, de qué manera tal circunstancia pudo contrarrestarse. En otras palabras, complemento un panorama inicial de la llamada crisis con las investigaciones que más adelante la cuestionaron y que finalmente invitan a reformular el tema en otro sentido, uno que ayude a comprender mejor las respuestas elaboradas por la Monarquía hispánica ante una situación adversa, pues la existencia de dificultades a lo largo de la centuria resulta innegable. En este sentido, además de los matices que se han destacado en cuanto a la gravedad de la “crisis”, su correcta periodización o que existieron claros contrastes regionales, algo que las investigaciones subrayan es que, precisamente, la monarquía (a lo largo de los gobiernos de Felipe III, Felipe IV y Carlos II) no se mantuvo pasiva de frente a los problemas fiscales, económicos, militares o políticos que se fueron presentando y recrudeciendo con el paso de los años, sino que fue capaz de responder de diversas formas y según las circunstancias.¹ Esto indica que las complicaciones señaladas en los distintos rubros fueron identificadas y que, al efectuar alteraciones, reajustes o, incluso, “reformas” para darles solución, se estaba buscando contrarrestar con acciones concretas los efectos emanados de un “cambio de hegemonía”² en Europa. Un cambio que refiere a una situación en la que los medios usados por la Monarquía hispánica (coercitivos o no), ya fuera para hacerse de recursos y lealtades, o bien, para la distribución de los primeros y consolidación de las segundas a lo largo de sus dimensiones globales o por fuera de ellas, no eran suficientes (o efectivos) para que continuara en una posición de liderazgo. La “crisis”, de frente a esta reformulación del problema, puede pasar a entenderse

¹ THOMPSON Y YUN CASALILLA (eds.), *The Castilian crisis...*; valoración referida particularmente en el artículo de GARCÍA SANZ, “Castile 1580-1650...”, pp. 13-31. Asimismo: SÁNCHEZ BELÉN, “Mirando hacia adelante...”, pp. 165-182.

² MARCOS MARTÍN Y AMIGO VÁZQUEZ, “Presentación...”, pp. 7-28; Concepto (hegemonía) que es tratado dentro del mismo volumen en el artículo de: Alicia Esteban Estríngana, “«Dar ley a los otros»...”, pp. 65-116, allí la autora, después de aclarar que la hegemonía no se obtiene ni conserva sólo por vía de la fuerza, escribe que ésta: “se asociaba a la proyección de una imagen de confianza para unos y temor para los otros, sustentada en logros reconocibles a la vez que predecibles: exigía crear y mantener una opinión favorable, una consideración positiva en torno a sí que atrajera a los primeros para concretar su propia ventaja y que amedrentara o disuadiera a los segundos de fomentar oposición y antagonismo para materializar la suya. Así, la hegemonía era el *estado* (la situación por capacidad real y por percibida o creída de tal) de “dar ley a los otros” y presuponía capacidad militar, al ser ella la que procuraba estimación (*existimatio*+*aestimatio*), nacida de parámetros evaluables o mensurables que proporcionaban una superioridad decisiva a ojos de todos”, p. 68, también la refiere como: “[la] capacidad de ejercer un papel político y militarmente dominante y como capacidad de generar lealtades” p. 104.

como una percepción centrada en señalar una disminución en la capacidad del gobierno hispánico para hacerse de los recursos necesarios para imponer su voluntad, pero siempre en contraposición a otras potencias que reaccionaron a tal escenario buscando imponer la propia. Todo ello puso a prueba al gobierno español y a sus posibilidades de adaptarse al nuevo marco global; como quedó dicho, lo que siguió fueron cambios profundos.³

En un segundo apartado, en fuerte vinculación con el primero, me concentro en uno de los elementos más importantes para entender el contexto político y económico del periodo en cuestión y que ha sido fundamental en la revaloración hecha sobre el desempeño de esta monarquía, a saber, la dinámica que estructuraba los contactos entre Europa y América, misma donde el protagonismo del aparato comercial español es incuestionable, pero cuyo carácter no se reducía a aspectos centrados en lo económico y mercantil. Esta dinámica estaba cargada de un significado “político-imperial”, pues le subyacía la presencia efectiva del poder monárquico, ya que los medios usados para efectuar el contacto entre las partes de la monarquía eran clara manifestación y símbolo del alcance del poder y dominio del rey, de su “poderosa mano”.⁴ No obstante, esto era desafiado con bastante regularidad, más cuando el contexto atlántico comenzó a presentar cambios importantes, siendo el incremento de la presencia enemiga, desde finales del siglo XVI, uno de los más urgentes; lo que otrora se había planteado como un espacio hispánico de exclusividad, ya entonces atravesaba un gradual proceso de “europeización” en el sentido de que holandeses, ingleses, franceses y portugueses consiguieron expandirse hacia territorios americanos integrados en el conjunto hispánico, facilitando, en consecuencia, una mayor intromisión en el comercio ultramarino. Esto señala un hecho: el monopolio de contacto con Indias estaba claramente comprometido, tanto económica como políticamente. Por ello aquí el

³ RUIZ IBÁÑEZ, “El final de un sueño imperial...”, pp. 259-288; situación definida por el autor como: “la crisis de la percepción del liderazgo de la proyección exterior de la Monarquía”, p. 259, misma que conllevaría una serie de adaptaciones y reorganizaciones por parte de ésta para responder a las crecientes exigencias del contexto global en el que estaba inscrita.

⁴ PIETSCHMANN, “Imperio y comercio...”, p. 71-95, es quien apunta hacia este significado político de los medios de contacto, específicamente refiere al sistema de *flotas* y *galeones*, aspecto que, nos dice, ha sido desatendido por la investigación.

énfasis estará en la serie de reajustes formulados tanto por instituciones como por particulares que abogaron por la necesidad de alterar el sistema de contacto trasatlántico, ello para dar respuesta, por una parte, a las ineficacias que presentaba dicho sistema, al igual que, por otra, a los problemas que suponía la presencia extranjera; un escenario que buscó contenerse a toda costa.

Ahora bien, las propuestas de cambio comenzaron a darse desde principios del seiscientos, por lo que este ápice comienza con un análisis de las juntas de gobierno instauradas en los reinados de Felipe III y Felipe IV, instancias que buscaron, principalmente, resolver una variedad de cuestiones referentes a los medios más adecuados para sostener los esfuerzos de guerra del momento.⁵ El continuo recurso a estas juntas sirve de hilo conductor para abordar cómo fue adquiriendo mayor respaldo y aceptación una de las medidas allí discutidas: la posibilidad de alterar el sistema de relaciones vigente que era, como anticipé, el monopolio concedido al Consulado de Sevilla a través del envío controlado de las flotas y los galeones hacia América. Con esto en mente mi atención recae en los modelos que fueron sopesados para implementarse en el contexto hispánico a manera de sustitutos de aquel régimen, siendo la posibilidad de establecer compañías privilegiadas de comercio una que ocupó el centro del debate con bastante recurrencia. Las compañías así planteadas eran formas de asociación mercantil (con un cuerpo unificado, personalidad jurídica, directivos y representantes) a las cuales el gobierno en cuestión concedía importantes privilegios a cambio de un margen de sus ganancias y de las presas⁶ navales que consiguieran a lo largo de su funcionamiento. Uno de los privilegios más importantes fue la delimitación de territorios en los cuales tendrían facilidades (derechos y prerrogativas, traducibles en ventajas y competitividad) para ejercer sus actividades comerciales, incluso bajo un régimen monopólico. Sin embargo, en la medida en que su uso sirvió para mitigar los peligros derivados del comercio de larga distancia (al repartir el riesgo entre los múltiples inversores, entre ellos el rey) y poder efectuar empresa tan grande (pues así se congregaba un capital superior al individual), su

⁵ Sobre las características y funcionamiento de estas instancias: BALTAR RODRÍGUEZ, *Las Juntas de gobierno...*, 815 pp.

⁶ Es decir, de los buques capturados en batalla.

configuración también respondió a aspectos militares orientados a la defensa de sus bienes y la debida consecución de sus objetivos. Ello derivó en que estas compañías estuvieran capacitadas para concertar alianzas, firmar tratados, construir y equipar flotas y fortalezas, imponer tributos, dictar leyes, administrar justicia o nombrar gobernadores; lo que ha llevado a que se resalte su configuración como soporte no sólo económico, sino político y, muy particularmente, militar, de la expansión transoceánica efectuada por las potencias europeas que las pusieron en marcha.⁷ En este sentido, correspondía a la Monarquía hispánica sumarse a un mismo modo de hacer, con una compañía que imitase el ejemplo holandés de la Compañía de las Indias Orientales (1602) y la de las Indias Occidentales (1621), o el inglés, siendo la Compañía Británica de las Indias Orientales (1600) y la de la Bahía de Hudson (1670) las más importantes, junto con otras asociaciones de origen francés, como la llamada Compañía francesa de las Indias Orientales (1664) o aquellas portuguesas, donde resaltan la Compañía General para el Estado de Brasil (1649) o la análoga Compañía portuguesa de las Indias Orientales (1628).

Asimismo, el interés en fundar compañías para realizar el contacto con América tuvo un correlato en los memoriales elaborados por los arbitristas⁸ a lo largo del siglo XVII. Tales escritos tenían el objetivo de exponer “remedios” para un sistema que, como reiteraban sus autores, podía mejorarse o corregirse. No obstante, la atención colocada en el contacto trasatlántico y el comercio que éste suscitaba —aunque aquí nos limitemos a tratar ese aspecto— no fue el único tema que ocupó a los arbitristas;⁹ un hecho que da cuenta de una monarquía inmersa en

⁷ Respecto a los modelos europeos de compañías y su adaptación al contexto hispánico: MATILLA QUIZÁ, “Las compañías privilegiadas...”, pp. 269-401; sobre las compañías específicamente en el periodo que aquí analizamos importa referir las obras de: COLMEIRO, *Historia de la economía política...*, 506 pp. y HUSSEY, “Antecedents of the Spanish...”, pp. 1-30; asimismo, BALTAR RODRÍGUEZ, “Proyectos de creación...”, pp. 249-264; una análisis historiográfico y una lista de todos los proyectos de compañías hechos en la Monarquía hispánica en el siglo XVII en: ARAGÓN RUANO, “Las compañías...”, p. 194; también resalta el aporte hecho por: RODRÍGUEZ GARCÍA, “Compañías privilegiadas...”, pp. 13-76, centrado en el XVIII.

⁸ Para el estudio de estos autores nos remitimos a la renovación historiográfica propuesta por: DUBET, “Los arbitristas...”, 14 pp.

⁹ Su alcance no se limitó al plano económico y fiscal, también existieron arbitrios de tenor político, social, institucional y aún religioso, además de aquellos dedicados a los territorios americanos, *vid.* el volumen a cargo de: AMADORI, “Presentación...”, pp. 15-24; asimismo, de corte general DUBET Y SABATINI, “Arbitristas...”, pp. 867-869; en cuanto a los proyectos fiscales centrados en mejorar el desempeño de la hacienda del rey, pueden verse los trabajos de: DUBET, *Hacienda, arbitrista y negociación...*, 293pp. y LORENZO CADARSO, *Un*

un proceso de reformulación en su conjunto. Lo importante es que no resultaba tan extraño como podría creerse, que los escritos de estos personajes fueran presentados, y sus ideas discutidas, en tales juntas.¹⁰

Veremos que los arbitristas, de cara a las constantes demandas de recursos por parte de la Monarquía, también consideraron que los mecanismos utilizados por otras potencias europeas eran los más adecuados para optimizar el sistema mercante y mejorar la defensa de las rutas transoceánicas. Habiendo demostrado su eficacia, las compañías comerciales resultaban una garantía en ambos rubros, una suerte de panacea que aseguraría el incremento de los ingresos de particulares y de la real hacienda, al tiempo que restringiría el contacto efectuado por dichas potencias enemigas. Si con tales propuestas conseguían satisfacer el hambre del aparato fiscal y militar de la Monarquía, los expositores de tales arbitrios esperaban ser recompensados con mercedes o algún beneficio por haber servido al rey con su consejo. Esto explica que hicieran eco de tales fórmulas y reforzaran la percepción de que era necesario (incluso al grado de la exageración) implementar un cambio sustancial, ya desde inicios del XVII, en las características del contacto intercontinental. Entre los arbitristas más relevantes que dieron forma a estos proyectos y que fueron valorados por el gobierno español se encuentran, para la primera mitad del XVII, Duarte Gomes Solís y Manuel López Pereira (ambos de origen portugués)¹¹; durante la segunda mitad de dicha centuria, Juan Cano¹² resalta por ser representativo de una nueva oleada de arbitristas. Sin embargo, fueron Francisco Salas y Valdés junto con Eugenio Carnero, quienes marcaron la pauta a seguir desde entonces, pues su propuesta fue el ejemplo para muchos de los memoriales e iniciativas que vieron la luz durante el reinado de Carlos II.¹³

El hincapié que juntas y arbitristas colocaron en las compañías revela la voluntad por implementar modelos aparentemente novedosos y, además, que el

arbitrista del Barroco..., 186 pp.; también remitimos al lector a los textos clásicos de COLMEIRO, *Biblioteca...*, 160 pp., y VILAR, *Literatura y economía...*, 335 pp.

¹⁰ La imbricación entre juntas y arbitristas está señalada en el análisis sobre la “capilaridad” de la alta administración indiana, concepto usado por: AMADORI, *Negociando la obediencia...*, p. 117-147.

¹¹ MOLAS RIBALTA, “La Compañía como proyecto...”, pp. 607-623.

¹² HERRERO SÁNCHEZ, “Cádiz y la reorganización...”, pp. 171-178; DÍAZ BLANCO, “Pensamiento arbitrista...”, pp. 47-77.

¹³ ARAGÓN RUANO, “Las compañías...”, pp. 185-186.

orden y funcionamiento de la navegación estuvo sujeta a permanentes debates e iniciativas de renovación. Como quedó dicho, las reacciones existieron al interior de la Monarquía y es en función de ellas que podemos apuntar tanto las razones que motivaron estas propuestas como los propósitos que el gobierno monárquico trataba de conseguir al valorarlas y, en los casos más raros, ejecutarlas. Efectivamente, no todas las ideas y medios propuestos fueron atendidos, pues no siempre eran proyectos con fundamentos sólidos o verdaderamente innovadores, además, no siempre tuvieron el respaldo del gobierno monárquico, de los consejos o de los consulados de comercio; estos últimos veían a las compañías como posibles contendientes dentro del esquema monopolista.¹⁴ Como veremos, las tentativas por alterar o renovar a profundidad las formas de contacto no lograron prosperar o, al menos, no de la manera planteada por juntas y arbitristas.

En una última sección señalo cómo, en todo caso, los argumentos y planes así bosquejados sirvieron de referentes para otras modalidades que sí fueron puestas en marcha para responder a las necesidades militares y comerciales de la Monarquía, dando pie a un primer y paulatino cambio en el sistema vigente. Dicho lo anterior reparo, en primer lugar, en que ya desde las discusiones efectuadas por juntas y arbitristas quedó reafirmada la importancia que algunos territorios americanos, previamente soslayados por el régimen de contacto, habrían de tener en tal renovación. Considerando el avance europeo en Indias, el papel de las zonas de frontera (normalmente apartadas de las capitales virreinales) fue cobrando preponderancia, pues las dificultades que supusieron su defensa y administración concentraron buena parte de los esfuerzos del gobierno peninsular. El contexto militar y comercial que enmarcó al conjunto hispánico afectó a estas regiones y abonó a problemáticas locales igualmente vinculadas con la presencia de grupos calificados como enemigos. En segundo lugar y como puente entre la primera y segunda parte, atiendo las características de los medios que de hecho fueron admitidos y desplegados, así como los principales problemas a los que debían dar solución inmediata. En concreto me referiré a la (re)implementación de las navegaciones “sueltas”, a través del sistema de navíos de registro, como el medio

¹⁴ GARCÍA FUENTES, “La oposición del Consulado...”, pp. 24-37.

dispuesto para reforzar los lazos con las regiones americanas que aquí abordaré (aunque, hay que insistir, no fueron las únicas regiones consideradas bajo este sistema de contacto).

Importa señalar que el análisis está ceñido a dos partes de la Monarquía, éstas son la gobernación del Río de la Plata y la capitanía general de Guatemala. Dos puntos de observación que ayudan a sopesar lo antes referido, es decir: cómo afectó, tanto a las regiones americanas de frontera como a la Monarquía misma, la expansión territorial y comercial de otras potencias europeas, una expansión que, cabe decir, no se ciñó al espacio Atlántico. Los casos rioplatense y centroamericano son representativos y sujetos a comparación en tanto que ambos se encontraban apartados (más no excluidos ni olvidados) de los nexos oficiales que vinculaban a América con España. Sin embargo, las relaciones entre Europa y estas regiones también tuvieron lugar bajo cierta clandestinidad, cuya mejor expresión fue el comercio intérlope (el contrabando) que ambas partes efectuaban entre sí.¹⁵ Esto resultó en la progresiva implementación del contacto directo con los territorios americanos por medio de los navíos de registro, pues así se reafirmaría no sólo la oficialidad de la relación trasatlántica, sino que ésta era, sobre todo, exclusiva de España. Lo anterior denota que se intentó sostener el vínculo político y comercial —que era la navegación ultramarina— bajo cierto margen de control y, de ser posible, limitando los beneficios derivados de su funcionamiento a aquellos que utilizaran las vías debidamente reglamentadas.

Ahora bien, al articular estos espacios se consideraron las conexiones que las regiones de frontera ya mantenían con otros territorios europeos y aun con otros americanos (virreinales o no). Asimismo, la posibilidad de componer y organizar una vía trasatlántica hacia ellas (con envíos de mercancías, autoridades y enseres bélicos) se realizó observando los vínculos que en Europa el comercio y gobierno español ya mantenían con regiones fuera de la propia Andalucía, Madrid o incluso de la península ibérica. Finalmente, esto no dejó de ser un problema para quienes vieron con reticencia un cambio en el sistema vigente de flotas y galeones (con todo

¹⁵ Los estudios más representativos que hacen hincapié en las prácticas de contrabando efectuadas en ambas regiones durante la segunda mitad del XVII son: MOUTOUKIAS, *Contrabando y control...*, 221 pp.; MACLEOD, *Historia socioeconómica...*, 522 pp.

y las deficiencias que le fueron adjudicadas), sin importar si la alteración pensada fuera a ocurrir por medio de la implementación de compañías o de navegaciones “sueltas”. De manera que el proceso de conformación de este lazo atlántico ocurre en un escenario donde ni las “periferias” ni los “centros” son homogéneos, no interactúan aislados y sólo entre sí, sino que entran en consideración múltiples jurisdicciones, cuerpos políticos e incluso intereses particulares que importan para su organización y puesta en marcha. Esto hace cuestionable cualquier análisis limitado a observar una relación llanamente bilateral entre un centro monárquico y una periferia americana, que en este caso se trataría de las regiones rioplatense y centroamericana, lo cual respondería a una configuración “compuesta”,¹⁶ cuando, como mencioné, la relación dependía de la intervención de múltiples partícipes, o bien, era más cercana a una configuración que puede enmarcarse bajo una conceptualización “policéntrica”.¹⁷

El contexto planteado permite comprender mejor las características y funcionamiento del vínculo que comenzó a forjarse con estas provincias, así como el largo y debatido proceso para su establecimiento. Pero también explica los motivos que incidieron en la necesidad de establecer un cambio en las modalidades de contacto ultramarino. Lo anterior permite apuntar una cuestión central: ¿El uso de registros sueltos para realizar el contacto con estos dominios alteró la relación existente entre las Indias y España?, si fue así, ¿de qué manera? Del mismo modo, cabe insistir y corroborar si tales alteraciones respondieron exclusivamente a los pareceres de la Corona y de la provincia americana en cuestión o si, en cambio, los actores que intervienen en estos contactos y su gestión pueden identificarse con mayor precisión. Lo anterior redundaría en algo ya mencionado: que fueron aún más los sectores que en función de sus intereses buscaron promover u obstaculizar el funcionamiento de una vía oficial y alternativa de contacto transoceánico.

En adelante veremos que el gobierno monárquico, especialmente a partir de las gestiones del presidente y de los jueces de la Casa de la Contratación, procuró controlar las vías de contacto que se estaban abriendo hacia las zonas soslayadas

¹⁶ ELLIOTT, “A Europe of Composite...”, pp. 48-71; KOENIGSBERGER, “*Dominium Regale...*”, p. 1-27.

¹⁷ CARDIM, HERZOG, IBAÑEZ, SABATINI, *Polycentric Monarchies...*, Introduction.

por el sistema de flotas y galeones. Lo anterior quiere decir que se estaban consolidando otras vías de contacto ultramarino que ampliaron las vías disponibles para conectar una red europea de intercambio ya consolidada con el continente americano. Así, podrá valorarse en qué medida la Monarquía hispánica trató de reafirmar que el lazo debía ser lo más directo posible, para que los vínculos por “fuera” de una relación bilateral quedaran erradicados, pero, por otra parte, también podrá valorarse en qué medida esto era algo verdaderamente viable. Cabe preguntar, finalmente y para recuperar la cuestión inicial, ¿pudieron ser estas alteraciones parte de la explicación de la pervivencia de la Monarquía hispánica durante el siglo XVII? ¿Qué resultó de las renovadas formas de contacto?

➤ **Un siglo convulso: crisis y recuperación**

No cabe duda de que a lo largo del siglo XVII transcurrieron incontables guerras, rebeliones, desastres naturales y periodos de enfermedad y hambre que minaron la población mundial y la capacidad económica de muchas entidades políticas a lo largo y ancho del planeta. También es un hecho que este escenario afectó a la Monarquía hispánica y, si bien todas estas complicaciones no la afligieron exclusivamente, la importancia de su caso contribuye a preservar la idea de una “crisis *general*”, de alcance *global*, un contexto difícil de omitir si se quiere hacer un análisis pormenorizado y amplio del siglo XVII.¹⁸ Efectivamente, la situación de dicha Monarquía ha servido como ejemplo para hacer hincapié y referir la dimensión y gravedad de los desastres ocurridos durante el llamado “siglo maldito”.¹⁹ En este sentido, para el caso hispánico el periodo considerado como el punto más grave de la “crisis” coincide con el reinado del último de los Austrias menores, Carlos II. “El Hechizado”, recordado por su salud frágil y la ausencia de un heredero directo (causa inmediata de la Guerra de Sucesión española), ha sido calificado como “casi

¹⁸ Uno de los mayores exponentes del concepto de crisis en un contexto de amplísimas dimensiones, abarcando Asia, América, Europa y África es: PARKER, *Global Crisis...*, 904 pp.; sin embargo, el debate historiográfico alcanzó protagonismo en el siglo XX a partir de los textos de: MOUSNIER, *Les XVIIe et XVIIIe siècles...*, 905 pp.; y particularmente: HOBBSAWM, “The general crisis of the european...”, pp. 33-53.

¹⁹ Nombre que recibió la edición castellana del libro de Parker antes citado, PARKER, *El siglo Maldito...*, pp. 1,504 pp.

un imbécil”²⁰ y el espejo más representativo de lo que se consideró un cuerpo político decadente. No obstante, el alcance global de las dificultades (pues pueden rastrearse en África, América, Asia y Europa) no implica que los efectos de esta situación hayan sido totalmente homogéneos, es decir, no pueden tomarse como resultado de un mismo proceso ni con idénticas consecuencias en todo momento y lugar; ya sea al interior de la propia globalidad de este conglomerado dinástico o por fuera de él. Así, si lo que buscamos es comprender la complejidad del debate en torno a la decadencia o no de la Monarquía española, la posibilidad de establecer diferencias en el espacio y en el tiempo resulta un primer problema a tener en cuenta.

Ahora bien, importa comenzar haciendo referencia a que tanto las valoraciones sobre la “decadencia” como su conexión con el reinado de Carlos II han sido objeto de una profunda revisión, lo cual pone de manifiesto que los presupuestos de una “crisis general”, como dije, no pueden tomarse por homogéneos ni dejar de ser sometidos a crítica.²¹ En principio, esta revisión matiza la periodización de la crisis, una que la hacía efectiva para la totalidad del siglo XVII, atendiendo a que fue en el último par de décadas del siglo cuando pueden ubicarse las primeras señales de recuperación económica y política. Sin embargo, la idea de un momento sumamente difícil y que supuso un problema perdurable para la monarquía hispánica no se limitó al periodo comprendido entre 1665 y 1700; como se dijo, la “crisis” era el sinónimo de todo un siglo. En efecto, las percepciones sobre esta situación comenzaron a tener eco desde las últimas décadas del siglo XVI y primeras del XVII²² y, por si fuera poco, esta misma tendencia continuó durante la segunda mitad del XVII.²³ Lo anterior revela un problema sugerente a tener en cuenta: existe una inadecuación entre un “optimismo historiográfico” y la “opinión de los contemporáneos” (españoles o no) sobre la situación hispánica.²⁴ La falta de

²⁰ BRADING, “La España de los Borbones...”, pp. 85-86.

²¹ La obra de STORRS, *The resilience...*, 288 pp., apunta justamente en estos dos sentidos, revalorando tanto la gravedad de la crisis como su relación con el reinado de Carlos II.

²² ELLIOTT, “Introspección colectiva y decadencia...”, pp. 198-223.

²³ Como lo advierte HERRERO SÁNCHEZ, “El declive de la Monarquía Hispánica...”, pp. 39-58.

²⁴ HERRERO SÁNCHEZ, “El declive de la Monarquía Hispánica...”, Cuyo primer subtítulo versa: “La inadecuación entre el optimismo historiográfico y la opinión de los contemporáneos”.

coincidencia, por lo tanto, plantea un par de preguntas fundamentales: ¿Cuándo inició y cuándo finalizó el contexto, digamos, crítico? y ¿las *percepciones* del momento estaban erradas, ajenas a lo que un punto de observación ventajoso, desde el presente, ha podido identificar como señales de recuperación?

No faltaron motivos que evidenciaron que las capacidades militares de la Monarquía estaban en entredicho. La derrota de la *Armada Invencible* frente a Inglaterra (1588), así como la tregua de los doce años con las provincias rebeldes de los Países Bajos (1609-1621), fueron dos momentos clave que calaron hondo en la reputación de los Austrias españoles y, precisamente, en la percepción de declive que permeaba en su interior.²⁵ La guerra de los Ochenta Años (1568-1648)²⁶ ocupó a la alta administración hispánica prácticamente durante la totalidad de la primera mitad del siglo XVII, y fue esta confrontación con los Países Bajos la que dejó en claro que la integridad de los territorios que componían el conjunto monárquico pendía de un hilo. Las dificultades de su conservación, aunadas a los constantes esfuerzos de guerra, hicieron que el sostenimiento y financiación del conjunto monárquico fueran más y más onerosos. Incluso antes de que terminara la tregua referida, la guerra volvió a presentarse en el escenario europeo, esto con el inicio de la guerra de los Treinta Años (1618-1648)²⁷, que enfrascó a Francia y España en un conflicto que no menguó sino hasta 1659 con la firma de la paz de los Pirineos. También ocurrieron momentos convulsos y de gravedad al interior de la Monarquía hispánica, los levantamientos de Portugal y Cataluña²⁸ sólo fueron la antesala de otra serie de revueltas concentradas en los territorios italianos (hacia 1647), que a su vez acompañaron, ese mismo año, a un periodo de conflictos en la propia Andalucía, donde la hambruna y las enfermedades se sumaron a la lista de calamidades.²⁹

²⁵ ELLIOTT, “Reformismo en el mundo hispánico...”, p.13-55.

²⁶ Al respecto, PARKER, *El ejército de Flandes...*, 493 pp.

²⁷ Asimismo, PARKER, *La guerra de los treinta años...*, 453 pp.

²⁸ Sobre los conflictos en Cataluña, la obra de ELLIOTT, *The Revolt of the Catalans...*, 648 pp., ubica la revuelta como síntoma del declive español; sobre la restauración portuguesa: SERRANO MANGAS, *La encrucijada portuguesa...*, 198 pp. En ambos casos las tensiones continuaron en la segunda mitad del XVII.

²⁹ Para un sucinto panorama del conjunto de conflictos internos ocurridos en los reinados de Felipe III, Felipe IV y Carlos II, sean revueltas, motines o rebeliones *vid.* RIBOT GARCÍA, “Conflicto y lealtad...”, pp. 39-68; en cuanto a las “alteraciones” en Andalucía: DOMÍNGUEZ ORTIZ, *Alteraciones Andaluzas*, 237 pp.; del mismo autor: DOMÍNGUEZ ORTIZ, “La conspiración...”, pp. 133-159.

El escenario bélico no fue muy distinto para el caso de los territorios ultramarinos, pues desde inicios de la decimoséptima centuria el avance europeo en Indias era evidente y con ello su paulatina inserción en los circuitos comerciales de la región.³⁰ Los ataques de las Provincias Unidas en el Caribe, Brasil y el Mar del Sur (el Pacífico) comenzaron durante la llamada *Unión Ibérica* (1580-1640), pero prosiguieron aun cuando el lazo dinástico entre Portugal y España inició su disolución a lo largo de las décadas intermedias del XVII.³¹ Del mismo modo, Francia no se quedó atrás, ocupó las islas Guadalupe y Martinica, también en el Caribe, en paralelo a la guerra que en Europa continuaba contra la Monarquía española.³²

La segunda mitad del siglo XVII no fue muy distinta en cuanto al escenario bélico, en todo caso, éste se amplió con mucha mayor claridad hacia los territorios ultramarinos. Si bien el antagonismo que prevaleció en la primera mitad de este siglo fue aquel con los Países Bajos, fue la guerra contra Inglaterra la que ocupó el lustro de 1655 a 1660 (pero cuyos tratados de paz se rectificaron una década más tarde), y por ello los esfuerzos militares de la Corona española. No obstante, en ambos casos, es decir, el holandés y el inglés, las paces acordadas (los tratados de Münster (1648) y Madrid (1670), respectivamente) reconocieron el avance de estas potencias en el Caribe; así, Curazao fue concedida como territorio holandés, mientras que Jamaica pasó a manos de Inglaterra (si bien el primero de estos territorios fue capturado en la primera mitad del siglo, hacia 1634). Estos espacios no tardaron en formalizarse como plataformas de expansión comercial, y comenzaron a servir rápidamente como escalas regionales necesarias para el contacto con América. En paralelo, la corona francesa y la española continuaron en guerra, casi sin interrupción, por el resto del siglo. Después de 1659 la guerra de Devolución (1667-1668) mantuvo vivo el enfrentamiento, mismo que continuó en el

³⁰ ANDREWS, *The Spanish Caribbean...*, particularmente pp. 171-197.

³¹ *Vid.* particularmente: HERRERO SÁNCHEZ, “La presencia holandesa...”, pp. 67-90; Las acciones tomadas por la corona española ante la presencia holandesa en indias también han sido estudiadas en: AMADORI, *Negociando la obediencia...*, especialmente en el capítulo V.

³² Respecto al avance europeo en la región Caribe: REICHERT, “La lucha por el dominio colonial...”, pp. 159-182; REICHERT, “El Caribe centroamericano...”, pp. 111-139; AMADORI, *Negociando la obediencia...*, Cap. V; ANDREWS, *The Spanish Caribbean...*, pp. 278 pp.

marco de la guerra entre las Provincias Unidas y Francia (1672-1678), donde el rey español apoyó a sus viejos enemigos, las provincias rebeldes, a partir de 1673. Los avances militares de Luis XIV continuaron con la guerra de las Reuniones (1683-1684) y la de los Nueve Años (1688-1697), por lo que un ciclo bélico prolongado fue determinante en la relación entre estas potencias previo al siglo XVIII y la llegada de los Borbones.³³

Los conflictos al interior de la Monarquía tampoco fueron apaciguados por completo, nuevamente los territorios italianos (particularmente en Mesina 1674-1678) y Cataluña (las barretinas catalanas de 1687-1690) fueron escenario de levantamientos sociales de importancia, que concentraron la atención de la alta administración hispánica y sus recursos.³⁴

La guerra fue, como puede observarse, la regla, mientras que la paz, sin duda, una excepción. En el plano militar la corona española se encontró amenazada por todos los frentes y ello sólo aumentó los enormes costos que implicaba alimentar un aparato defensivo de dimensiones globales. Este marco revela la tensa situación política que prevaleció a lo largo del siglo. A la duración de estos conflictos habría que sumar su alcance, es decir, que las derivaciones de los episodios bélicos europeos trastocaron los territorios ultramarinos, y que esto comenzó a ocurrir con mayor asiduidad. Fragmentación territorial, rebeliones y derrotas militares fueron leña para el desprestigio subsecuente de la Monarquía, a lo que finalmente se aunaría un futuro desesperanzador con un rey sin heredero. Sin embargo, la historiografía también ha hecho hincapié en la capacidad del gobierno español para garantizar la *conservación* del resto de sus reinos, pues aunque el contexto no era alentador, al terminar el siglo sólo se habían perdido los territorios portugueses y aquellos de las Provincias Unidas (que no es poca cosa). Efectivamente, no todo se había perdido y, aunque la gravedad de la situación era obvia, muchos reinos permanecieron leales al rey; incluso se incorporaron territorios y vasallos a su gobierno, como tendremos la oportunidad de ver más adelante. Esta revisión del

³³ En cuanto al escenario europeo *vid.* SÁNCHEZ BELÉN, “Las relaciones internacionales...”, pp. 137-172; en este sentido, pero con la atención puesta sobre América: USUNÁRIZ, “América, la política internacional...”, pp. 179-201.

³⁴ RIBOT GARCÍA, “Conflicto y lealtad...” p. 45 y ss.

desempeño bélico de la Monarquía está centrada, precisamente, en el reinado de Carlos II, pues es allí donde la “resiliencia” de la corona española ha sido enmarcada y estudiada, poniendo en evidencia matices importantes sobre su capacidad de preparación y reacción ante las amenazas que se ciñeron sobre las provincias aún leales, tanto en Europa como en América.³⁵

Ahora bien, las puntualizaciones respecto al mandato de “el Hechizado” permiten reconsiderar, hasta cierto punto, la gravedad y duración de una crisis política que no parecía haber durado la totalidad del siglo. Lo anterior ayuda a definir con mayor precisión el punto de recuperación, pero también señala los momentos previos como aquellos donde se concentraron los reveses más significativos. Esto es lo que permite plantear que fue aproximadamente en el segundo tercio del XVII cuando se presentó un “cambio de hegemonía”³⁶ en Europa en favor de las potencias enemigas de España. Sin embargo, ante esto el gobierno monárquico no se limitó a sostener una posición pasiva, imperturbable ante las pérdidas territoriales y las afrentas holandesas, inglesas, francesas o portuguesas. El panorama de guerra, con su demanda ingente de recursos (monetarios y humanos), alcanzó un punto álgido en las décadas centrales del siglo, lo cual tuvo por efecto un replanteamiento en la forma en que la corona española daría sustento a su política militar, tanto europea como ultramarina.³⁷ De manera que, si consideramos que pudieron ser más las regiones comprometidas en este proceso de desincorporación de la tutela hispánica, las reacciones efectuadas finalmente revelan un margen de éxito recientemente revalorizado por la historiografía. Los resultados, por lo tanto, han llamado la atención sobre la forma en que se contuvo una situación que puede considerarse de crisis política que fue advertida en la medida en que territorios importantes fueron desincorporándose del conglomerado dinástico español, pero cuyo ejemplo no fue emulado por otras regiones; por lo que es completamente

³⁵ STORRS, *The resilience...*, 288 pp.; del mismo autor, pero centrado en un espacio americano de interés para esta investigación: STORRS, “El “desastre” de Darién...”, p. 7-34; sobre su capacidad de recluta y alistamiento de soldados: RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, *Los tambores de marte...*, 384 pp.; finalmente, un panorama general de los ejércitos del último Austria, pero centrado en Europa: MAFFI, “El gigante olvidado...”, pp. 111-128.

³⁶ MARCOS MARTÍN Y AMIGO VÁZQUEZ, “Presentación...”, pp. 7-28.

³⁷ Sobre los cambios ocurridos en el plano militar a partir de 1635, además de un balance historiográfico sobre el problema de la “crisis”: RUIZ IBÁÑEZ, “El final de un sueño imperial...”, pp. 259-288; asimismo, RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, *Los tambores de marte...*, 384 pp.

válido afirmar que la situación no alcanzó a desbordarse. La monarquía hispánica pervivió, pero ¿cómo?

Aquí es importante sopesar la capacidad de esta Monarquía para conciliar (o no) con cada uno de sus reinos y los cuerpos políticos que les daban forma; es decir su capacidad para, como ha señalado la historiografía, negociar con ellos.³⁸ En este sentido, como ambos posibles desenlaces coexistieron —éxito/cohesión y fracaso/desincorporación—, responder qué tan grave fue tal crisis o, incluso, si hubo tal, resulta una cuestión que amerita valorar tanto los elementos que causaron el resquebrajamiento de ciertos territorios del entramado dinástico, como aquellos que permitieron sustentar la cohesión de otros dentro del cuerpo político pese a las adversidades. Es claro entonces que el proceso fue heterogéneo, por lo que los procesos de negociación difirieron según la forma de gestión política y militar que prevaleció en los espacios inmersos en tensiones bélicas, susceptibles a seguir los pasos de Portugal o de las Provincias Unidas. Una variación que resulta comprensible atendiendo al *policentrismo* de la corona española.³⁹ Es decir, que cada una de sus partes mantenía un lazo particular con ésta (con “el centro” monárquico), pero que su carácter también dependía de los vínculos que éstas guardaban a su vez con el resto de los espacios monárquicos (europeos o americanos, pero entendidos igualmente como “centros”) e incluso con otros no-hispánicos, aunque esto último, cabe precisar, de forma más bien informal.⁴⁰

³⁸ Un concepto de gran interés para el estudio de la Monarquía católica, en términos de política ultramarina nos remitimos al ya citado: AMADORI, *Negociando la obediencia...*p. 23-27; Asimismo un análisis del concepto, aunque enfocado en las cargas fiscales establecidas en la Monarquía, en: IRIGOIN Y GRAFE, “Bargaining for absolutism...”, pp. 173-209 y MARICHAL, “Rethinking Negotiation...”, pp. 211-218; finalmente, YUN CASALILLA, *Historia global...*, cap. 8, refiere la importancia y condiciones de la negociación en aspectos más allá del rubro fiscal; un concepto que resulta fundamental en el planteamiento del “policentrismo”: CARDIM, HERZOG, IBAÑEZ, SABATINI, *Polycentric Monarchies...*, específicamente cuando se busca responder a la cuestión planteada en el subtítulo de la obra: “¿De qué manera España y Portugal de la modernidad temprana alcanzaron y mantuvieron una hegemonía global?”.

³⁹ CARDIM, HERZOG, IBAÑEZ, SABATINI, *Polycentric Monarchies...*, en la introducción los autores definen este modelo aplicado a las monarquías ibéricas: “Rather than portraying [them] as the accumulation of many bilateral relations arranged in a radial pattern, they argue that these political entities were polycentric, that is, that they allowed for the existence of many different interlinked centers that interacted not only with the king but also among themselves, thus actively participating in forging the polity”.

⁴⁰ Efectivamente, la relación establecida entre Monarquía y reinos americanos debe considerar los nexos informales de estos últimos con espacios no-hispánicos, una dimensión que es atendida a partir del concepto de “eje geo-histórico” planteado por: CARMAGNANI, “La organización de los espacios...”, pp. 331-356.

Como corolario, lo que importa preguntar es: en qué lugares y en qué tiempos las tensiones políticas respaldaron la idea de una “crisis”, mientras que en otros preponderó la cohesión; por qué se prestó mayor o menor atención a ciertos territorios y bajo qué criterios; por qué y de qué manera se dieron unos u otros resultados.

* * *

Ahora bien, en paralelo a la situación militar aquí esbozada, en el plano comercial también surgieron preocupaciones que apuntaron a una valoración de la Monarquía en el mismo sentido de declinación durante el siglo XVII. Al respecto es preciso hacer un comentario, particularmente en cuanto al cambio en la percepción que tuvo lugar en la historiografía acerca del desempeño de la actividad mercantil efectuada por la Monarquía hispánica con sus territorios americanos. Importa recuperar los principales aportes que construyeron una imagen del estado en que se encontraba la actividad comercial intercontinental durante el siglo XVII y cuyas conclusiones, en principio, no eran nada alentadoras. Del mismo modo que existe un revisionismo en el aspecto militar, en el comercial la revaloración también está localizada en la segunda mitad del siglo, momento donde la historiografía encuentra señales de reactivación y, también, de profundas modificaciones en la forma de sostener los lazos mercantiles. No obstante, antes de repasar las consideraciones hechas por los historiadores o aquellas de los propios contemporáneos, cabe realizar un esbozo del sistema mercantil vigente desde la segunda mitad del XVI y a lo largo de todo el XVII, para así comprender la importancia de las alteraciones que ocurrieron y el sentido que tuvieron.

En primer lugar, la estructura seguida para garantizar los contactos entre España y América, a partir de la segunda mitad del siglo XVI, fue el llamado régimen de *flotas y galeones*, un ordenamiento cuyo proceso de definición ocupó las primeras décadas de dicho siglo. Este sistema estaba fundado en un esquema de exclusividad que apuntó a regular y restringir el movimiento de las mercancías a las regiones americanas, al tiempo que limitaba el ingreso de personas⁴¹ que no

⁴¹ Aspecto estudiado en: SÁNCHEZ RUBIO Y TESTÓN NÚÑEZ, “Mecanismos de control...”, pp. 67-90.

tuvieran una licencia o permiso expreso para trasladarse a ellas. Estas precauciones quedaron bajo el cuidado de la Casa de la Contratación, fundada en 1503, una institución que sería la principal representante de los intereses monárquicos en Sevilla (el principal puerto de Castilla) y la primera dedicada a asuntos de gobierno de las Indias. Por su intermediación los ritmos de contacto, además de regulados, estarían acompañados de la fiscalización del comercio efectuado con los territorios ultramarinos. Así, la organización de las flotas, el registro de los bienes que salían o ingresaban al retorno de los barcos, la concesión de licencias a pasajeros y su papel como tribunal judicial en asuntos afines al contacto fueron todas atribuciones de gran importancia de dicha institución.⁴² A este primer paso en la consolidación de un esquema institucional dedicado al contacto transoceánico le siguió la creación del Consulado de Comerciantes de Sevilla en 1543. La jurisdicción de la Casa sobre asuntos mercantiles y su condición como tribunal dedicado a éstos fueron trasladadas a esta nueva instancia, dejando la resolución de los conflictos en manos de los cónsules y priores de la corporación. De tal modo se reforzó la exclusividad del contacto, un monopolio que debía funcionar en beneficio de los vasallos españoles, particularmente de aquellos adscritos a este Consulado.

Más adelante, en 1561, para asegurar un control eficaz sobre los vaivenes intercontinentales se definieron los tiempos y lugares para efectuar los intercambios, pasando a ser Sevilla el puerto único desde el cual zarparían las embarcaciones. Asimismo, en el extremo opuesto del Atlántico la llegada de las naves y la descarga de sus bodegas quedó limitada a los puertos únicos designados para tal efecto: Veracruz en el virreinato novohispano, Portobelo y Cartagena para el peruano. Una vez que las naves enviadas alcanzaban las Antillas, en el Caribe, el conjunto de buques se dividía en dos para continuar hacia las costas arriba referidas, de manera que aquellos que tomaban el rumbo en dirección a Nueva España eran las *flotas*, mientras que los *galeones* viajaban hacia Perú. Ambos virreinos debían limitar sus contactos a los patrones determinados por este sistema, es decir, el suministro de bienes de consumo (como vino, aceite o textiles) y los insumos para la producción (como el hierro para herramientas o el mercurio para la amalgamación de la plata),

⁴² FERNÁNDEZ LÓPEZ, *La Casa de la Contratación*, 419 pp.

debían (idealmente) transcurrir por los canales formales, fiscalizados y vigilados por las instituciones competentes. En el plano institucional, el sistema pudo afincarse con la creación de los Consulados que, como espejo del de Sevilla, se crearon en México (en 1592) y Lima (en 1593, pero instalado hasta 1613) para dar cabida a los intereses de los mercaderes indios.⁴³ No obstante, después de tocar estos puertos “únicos”, las embarcaciones podían emprender un segundo movimiento hacia otros puertos. Los *galeones* conectaban con las costas del norte de Sudamérica, pero también estaba su trayecto regular hacia el Mar del Sur, esto después de atravesar el istmo panameño y recorrer un tramo en el Pacífico, precisamente entre los puertos de Panamá y El Callao, ya en Perú. Por su parte, las *flotas* hacían lo propio con Centroamérica, contacto en el que ahondo más adelante.⁴⁴ Hasta aquí el trato por la vía atlántica, empero, una tercera vía de contacto (paralela a las *flotas y galeones*) terminó por completar el sistema comercial de la Monarquía, sólo que ésta tuvo su punto de origen en el virreinato novohispano; me refiero al contacto con las Filipinas, el cual adquirió formalidad a partir de la segunda mitad del siglo XVI.⁴⁵ Un último elemento que conformaba este sistema de contacto remite a la serie de embarcaciones que realizaban el viaje interoceánico apartadas de las *flotas* o de los *galeones*, embarcaciones que comprendían a los avisos (de menor tamaño, dedicadas a labores de transporte y correo), los azogues (usados para el abasto de mercurio y transporte de plata) y los

⁴³ Respecto al consulado novohispano, sus estudios son abundantes, por lo que nos remitimos a la aproximación general de: VALLE PAVÓN, “El consulado de mercaderes...”, pp. 11-21; para el caso limeño se encuentra el trabajo de: PEJOVÉS MACEDO, *El Tribunal del Consulado...*, 227 pp.

⁴⁴ Se considera 1561 como el año cuando se formalizó el sistema de *flotas y galeones*, las flotas partirían en enero y los galeones en agosto, esto fue ligeramente modificado en 1564, cuando la salida de las flotas cambió a abril. La bibliografía sobre el tema es abundante, nos limitamos a referir las obras más representativas: CHAUNU Y CHAUNU, *Séville et l'Atlantique...*, (10. Vol.); HARING, *Comercio y navegación...* 460 pp.; GARCÍA FUENTES, *El comercio español...*, 574 pp.; GARCÍA-BAQUERO, *La carrera de Indias...*, 348 pp.; BORDEJÉ MORENCOS, *Tráfico de Indias...*, 321 pp.; BERNAL, *La financiación de la Carrera...*, 763 pp.; MARTÍNEZ SHAW Y OLIVA MELGAR, (eds.) *El sistema atlántico...*, 374 pp.; y el reciente: MIRA CABALLOS, *El sistema naval del Imperio...*, E-book.

⁴⁵ Al respecto: CHAUNU, *Les Philippines et le Pacifique...*, 302 pp.; BERNAL, “La Carrera del Pacífico...”, pp. 485-525; asimismo, si bien la participación legal en este comercio se limitó al virreinato novohispano, existieron momentos donde el peruano también sostuvo contactos con Asia, sobre ello: BONIALIAN, *El Pacífico hispanoamericano...*, 490 pp.; BONIALIAN, *La América española...*, 446 pp.; SUÁREZ, “Sedas, rasos y damascos...”, pp. 101-134.

registros o navíos sueltos (que viajaban a distintos puertos, con licencia del rey, en casos extraordinarios).⁴⁶

Otro aspecto fundamental de este sistema fue el método utilizado para garantizar su protección a lo largo del trayecto de ida y también al regreso, cuando se viajaba con importantes cantidades de plata. Por una parte, limitar los puntos de contacto (los puertos únicos antes referidos) no sólo redujo los sitios en donde se efectuaba el control burocrático y fiscal requerido, disminuyendo sus costos, sino que sirvió para simplificar el cuidado de las naves y su cargamento, al no ser necesaria la vigilancia de la totalidad de las costas. Esto también tenía serias desventajas, como dejar amplios espacios sin una protección adecuada, pues la atención estaba dedicada a los puertos estratégicos que congregaban la actividad comercial.⁴⁷ Asimismo, para la protección y reducción de los riesgos, las embarcaciones debían viajar en convoy, juntas y escoltadas por una armada militar.⁴⁸ La forma de financiar las *armadas*, paralelas a la flota, resulta otro paso más en la formalización de este sistema de contacto. En 1591, para dar un sustento fijo al aparato bélico dedicado a esta actividad defensiva, el Consulado (como principal parte interesada) y la Corona (igualmente interesada) llegaron al primero de varios acuerdos para conformar un asiento de avería, es decir, un contrato a través del cual el Consulado podría establecer un derecho *ad valorem* sobre las mercancías registradas para su exportación, con la condición de que los ingresos así obtenidos cubrirían los gastos del suministro y manutención necesaria de las embarcaciones que resguardarían el trayecto de *flotas* y *galeones*. Todas las mercancías quedaron sujetas al cobro de este derecho, incluso la plata del rey, de manera que todo aquel que embarcara algo de valor debía contribuir con el pago

⁴⁶ Estos medios de contacto han merecido menor atención, nos remitimos a: HEREDIA HERRERA, “Los “avisos” ...”, pp. 89-94; FRANCIS LANG, *Las flotas de Nueva España...*, 352 pp.; GARCÍA FUENTES, *El comercio español...*, pp. 166-172, siendo este último quien aborda las navegaciones sueltas.

⁴⁷ MIRA CABALLOS, “La Carrera de Indias...”, pp. 62-93. Si bien estas deficiencias buscaron resolverse, nunca dejaron de ser un problema importante.

⁴⁸ CABALLERO JUÁREZ, *El régimen jurídico...*, 385 pp.

destinado a sufragar su adecuada protección a lo largo del trayecto intercontinental.⁴⁹

Por lo anterior, comercio y defensa estaban fuertemente vinculados, comprometer uno era comprometer ambos: una mala protección complicaba la arribada segura de los buques y, al mismo tiempo, un comercio disminuido derivaba en la contracción de los medios para financiar el aparato que debía resguardar los intercambios. Es notable que en ambos sentidos (mercantil y defensivo) el sistema apuntara a restringir las vías de contacto, tal orden garantizaba el monopolio, su control y protección. Sin embargo, tal exclusividad fue rápidamente contestada; el propio Consulado fue quien con mayor claridad comenzó a señalar esta situación, pues las restricciones no eran una regla que se siguiera a pies juntillas. Éste fue uno de los motivos que los llevaron a insistir, desde los últimos años del siglo XVI, en que el contexto comercial no era tan favorable como se esperaba que fuera.

No es extraño que los primeros que detectaran los principales problemas en la actividad mercantil fueran quienes tenían el privilegio de realizarla. El Consulado de Cargadores a Indias sirvió como plataforma corporativa para representar, ante el conjunto de vasallos y el rey, a los interesados y partícipes del contacto ultramarino.⁵⁰ Aunque nuestro objetivo no es el análisis de esta institución, su papel es fundamental para entender el tenor de los altibajos del comercio con Indias. En este sentido, ya desde 1593 el Consulado hacía referencia a una doble situación que aquejaba al cuerpo mercantil: por una parte, la “falta de hacienda”, es decir, de bienes y riquezas con los cuales concretar los intercambios y, por otra, comenzaban los lamentos por los pocos réditos que decían haber obtenido en flotas previas. Como un círculo vicioso, un mal año repercutía en el siguiente con efectos que podían acumularse. En 1598, siendo rey Felipe II, los problemas fueron reiterados por el Consulado:

⁴⁹ Sobre este derecho: CÉSPEDES DEL CASTILLO, *La avería...*, 187 pp.; CABALLERO JUÁREZ, “Los asientos de la avería...”, pp. 431-446; DÍAZ BLANCO, *Así trocaste tu gloria...*, 313pp.; y el más reciente: LAMIKIZ, “Fiscalidad y fraude...”, pp. 213-248.

⁵⁰ El Consulado en el siglo XVII ha sido objeto de pocos estudios recientes, por lo que algunos autores reparan en una falta de aproximaciones centradas en dicho periodo: BUSTOS RODRÍGUEZ, “El consulado de Indias...”, pp. 911-940 y HEREDIA HERRERA, “Casa de la Contratación y Consulado...”, pp. 161-181; reciente, pero centrado en el XVIII: BUSTOS RODRÍGUEZ, *El Consulado de cargadores...*, 530 pp.; un panorama general: VILA VILAR, *El Consulado de Sevilla...*, 250 pp.

La nueva que ha venido de Tierra Firme y Perú del poco valor de las mercaderías y mucha abundancia que hay de ellas en aquella tierra ha causado alguna tibieza y flojedad para el breve despacho de la flota que se apresta para aquella provincia, en especial en los pasajeros que han venido a emplear a estas partes, que como gente que sabe cuán llena estaba la tierra al tiempo que ellos partieron y lo que después ha llegado por vía de Portugal por el Brasil y Río de la Plata y con lo que se lleva de la China y Nueva España entienden que es menester mucho tiempo para gastarse y si en esta ocasión fuese flota, sería total destrucción de todo el comercio y ruina de todos los mercaderes que enviasen y llevasen sus haciendas, porque no solo no tendrían ganancias ningunas, sino que vendrían a perder sus caudales.⁵¹

En este sentido podemos puntualizar que preponderaba la desconfianza por parte de los miembros del Consulado si se trataba de arriesgar su hacienda en las empresas comerciales con Indias. La razón principal para este descontento estaba dada por una “abundancia de mercaderías”, o bien, la saturación del “mercado” americano. En otras palabras, el control de los términos de intercambio que, en principio, debían ser favorables para los comerciantes asentados en la Península, no estaba generando los provechos deseados. Este contexto y sus causas son fundamentales para entender por qué, según los comerciantes, la situación no era adecuada para sus intereses.

La explicación de este escenario está referida por la propia corporación, pues señala la existencia de vías alternativas de comercio que, ya desde estos años, estaban debidamente identificadas. El suministro informal suponía un medio para saciar la demanda de productos en Indias e imposibilitaba que el abasto ocurriera según los términos del Consulado, es decir, perjudicaba el esquema monopólico que resultaba rentable, precisamente, si la única vía para la oferta de bienes estaba estrictamente limitada.⁵² Así, la ruta asiática era un verdadero problema, especialmente el vínculo con China, posible a través del enlace formado entre Nueva España y Filipinas, mismo que daba pie a conexiones entre el espacio

⁵¹ Los comentarios de 1593 en: AGI, *IG*, año 1593, leg. 743, n°7, Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 1 de febrero; aquellos de 1598 en: AGI, *IG*, año 1598, leg. 2.367, s.n., El Consulado a Felipe II, Sevilla, 14 de septiembre, ambas citas recuperadas en: DÍAZ BLANCO, *Así trocaste tu gloria...*p. 58 y que resultan de interés por las conclusiones que de ellas deriva el autor y también por tratarse de un tema que retomaremos en los capítulos siguientes, ver adelante.

⁵² Lo cual a su vez permitía prácticas especulativas, es decir, si se podía limitar aún más la oferta de bienes desde España (atrasando los envíos o regulando a la baja los montos del cargamento trasladado), cuando estos estuvieran disponibles (al arribar *flotas* y *galeones*) podrían alcanzar precios mucho más altos a causa de la alta demanda y escasez.

novohispano con Centro y Sudamérica.⁵³ Por otra parte, las vías de contrabando a través del Río de la Plata conectaban a Sudamérica con espacios en Europa y África.⁵⁴ El problema no era entonces (o al menos no el único) la limitada demanda americana, incapaz de absorber todos los productos enviados desde España por medio de las *flotas* y los *galeones*, sino que existía la posibilidad de optar por vías que resultaban incluso más eficientes y baratas por las cuales dar respuesta a las necesidades de consumo en Indias.⁵⁵ Cabe aclarar que el problema estaba delimitado a una de las vías del sistema, en concreto se señalaban a los *galeones* como aquellos que encontraban los mayores contratiempos para generar ganancias.

Los términos de intercambio intercontinental no fueron siempre favorables y esto no pasó desapercibido por ciertas autoridades americanas y comerciantes en Indias que estaban involucrados en estas iniciativas, ambos remarcaron un mismo escenario que hacía eco de los pareceres de la corporación sevillana. En un informe presentado en 1607, la Audiencia de Panamá ubica una caída del comercio en las últimas décadas del XVI, remarcando que era la vía de contacto organizada en torno a los *galeones* la que estaba dejando de ser un negocio atractivo. Además, señala las mismas causas a este problema: las rutas alternativas, especialmente aquella centrada en los contactos por el Pacífico y que aglomeraba bajo un mismo espacio de negociación a China, Filipinas, Nueva España y diversos puertos en Centro y Sudamérica, como ya ha sido mencionado. La evidencia que integran en su escrito y respalda su parecer es el decreciente número de naves que partían desde Perú en busca de los productos trasladados por los galeones, pasando de 94 en 1589 a tan sólo 17 en 1605.⁵⁶

⁵³ Sobre los inconvenientes que suponía esta ruta: BONIALIAN, *La América española...* especialmente la primera parte.

⁵⁴ En cuanto a la ruta rioplatense: MOUTOUKIAS, *Contrabando y control...* 221 pp.; CANABRAVA, *O comercio portugués...*, 201 pp.

⁵⁵ Esto permite matizar la idea de que el mercado americano tuviera un nivel de demanda *sumamente* reducido, idea que apunta a ser parte de una “perspectiva europea” y que, en todo caso, corresponde con mayor seguridad al siglo XVI, *cfr.* DÍAZ BLANCO, *Así trocaste tu gloria...* p. 57-58; para el XVII resulta más evidente la “intensificación de los circuitos comerciales americanos” y con ello un cambio importante en la demanda que generaban, *vid.* YUN CASALILLA, *Historia global...*, p. 171.

⁵⁶ *Vid.* “Descripción de Panamá y su Provincia (sacada de la) Relación que por mandado del Consejo hizo y envió aquella Audiencia” año 1607, en: SERRANO Y SANZ, *Relaciones histórico-geográficas...*, pp. 137-218.

En paralelo a estas advertencias, partícipes del comercio también repararon en las mismas circunstancias y a título personas buscaron comunicar su parecer a virreyes, al Consejo de Indias o directamente al rey. Los memoriales realizados por Joan de Belveder, en 1612, y aquél de Horacio Levanto, ca. 1620-1622, son ejemplo de ello.⁵⁷ Ambos centran su atención en el nexo con el comercio asiático y por qué lo consideraban perjudicial para los tratos efectuados por la vía atlántica.⁵⁸ El primero de estos personajes era aragonés, mientras que el segundo era natural de Génova. Los dos fueron testigos y partícipes del comercio con Indias, Belveder desde el Perú y Levanto desde Sevilla y Nueva España (donde residió por cerca de 15 años). Como el Consulado, ambos personajes señalaban las últimas décadas del XVI y primeras del XVII como aquellas donde el comercio había resultado poco favorable para sus intereses. Belveder proponía, junto a otros posibles remedios para esta situación, iniciar una averiguación que revisara los últimos 30 años de actividad mercantil. Para realizarlo pedía que los secretarios de tribunales y escribanos públicos elaboraran relaciones sumarias donde quedara constancia de los pleitos comerciales concernientes a la fiscalización y movimiento de mercancías entre España, Tierra Firme, Nueva España y China.⁵⁹ También solicitaba una relación de todos los recibos de plata efectuados en los últimos años. El objetivo era conocer en qué proporción había sido evadido el pago de impuestos (principalmente de almojarifazgo y de avería). El monto de la evasión que estimaba era de 10 millones de pesos, cantidad que guardaba proporción con los 60 millones que, según sus propios cálculos, fueron utilizados para comprar bienes asiáticos a lo largo de las últimas tres décadas.⁶⁰ Con esto insistía en que el sistema de monopolio no se seguía estrictamente. Si bien no insinuaba que el comercio estaba disminuido, sí afirmaba que el contrabando y el fraude estaban a la orden del día y que era ese

⁵⁷ AGI, *L*, año 1612, leg. 143, (s. n° de fs.), Joan de Belveder, “Memorial y apuntamiento sumario de algunos casos muy importantes al reparo y aumento de las rentas reales de su majestad para estos reinos del Perú y España que piden reformation, orden y concierto en su administración”; BN, años 1620-1622, R/17.270, Horacio Levanto, “Memorial sorbe el trato de la China con Nueva España y estos reynos”.

⁵⁸ Ambos memoriales han sido estudiados, el primero en: SUÁREZ, “Reforma, orden y concierto...”, pp. 25-46; y el segundo en: DÍAZ BLANCO, “Pensamiento arbitrista...”, pp. 47-77 y BONIALIAN, “La seda china en Nueva España...”, pp. 147-171.

⁵⁹ AGI, *L*, año 1612, leg. 143, Joan de Belveder, “Memorial...”, punto n°8.

⁶⁰ AGI, *L*, año 1612, leg. 143, Joan de Belveder, “Memorial...”, puntos 4,5, 12, 13, 14 y 15. *Vid.* SUÁREZ, “Reforma, orden y concierto...” p. 41.

factor, precisamente, el que ayudaba a explicar por qué consideraba que el trato por la vía atlántica corría peligro: los negocios ocurrían, pero subrepticamente y por fuera de los canales oficiales de fiscalización. Sin ahondar demasiado, el comerciante genovés era del mismo parecer: la vía abierta por el Pacífico era la ruta por la cual se escapaba la plata producida en el virreinato peruano, lo cual afectaba negativamente el margen de beneficios que se podían obtener por la vía atlántica.⁶¹

He referido (muy sucintamente) el sistema de la Carrera de Indias, uno que no estaba conformado solamente por *flotas*, *galeones* y armadas. Después apunté algunos de los problemas que le fueron atribuidos a su funcionamiento en el cambio de siglo. Este preámbulo sirve para exponer por qué, en conjunto con el panorama bélico ya abordado, prevaleció la noción de un sistema en decadencia, donde los contactos entre España y las Indias sólo pudieron verse perjudicados en la medida en que los enfrentamientos bélicos se extendieron a las provincias ultramarinas, afectando su comercio.

La historiografía del siglo XX dedicada al estudio del comercio entre España y América colocó en la tercera década del siglo XVII el inicio de un desplome de los contactos por vía atlántica, una tendencia que, consideró, debió continuar hasta la llegada de la dinastía Borbón.⁶² El ritmo de los intercambios lo basaron en la documentación oficial, específicamente en los registros y contabilidad que la Casa de la Contratación realizaba tanto de las personas como de los bienes embarcados y desembarcados, pero con particular atención en las remesas de plata trasladadas desde América. Con estas bases, hacia la sexta década del siglo XVII, los registros de los envíos de plata correspondían a menos de una octava parte de los montos alcanzados en el punto más álgido de la Carrera, a finales del XVI.⁶³ La conclusión parecía evidente, pues los números apuntaban a un desplome de los montos de plata consignados ante dicha institución monárquica. Investigaciones posteriores, aún fundamentadas en los registros oficiales, corroboraban este declive tanto en el

⁶¹ BN, años 1622-1623, R/17.270, Horacio Levanto, “Memorial sorbe el trato...”, ff. 34r -36r.

⁶² Los autores que consignaron la continuidad de esta situación hasta el inicio del siglo XVIII fueron, principalmente: HAMILTON, *El tesoro americano...*, 464 pp.; CHAUNU Y CHAUNU, *Séville et l'Atlantique...*; Importante señalar que ambos detienen su análisis al empezar la segunda mitad del siglo XVII.

⁶³ HAMILTON, *El tesoro americano...*, p. 47, tabla 1.

reinado de Felipe IV, como por el resto del siglo, es decir, durante el mandato de Carlos II.⁶⁴ Como advertían los comerciantes del Consulado sevillano, el foco del problema estaba bien ubicado, pues el desempeño de los *galeones* y la precaria situación de las ferias de Portobelo eran factores que fueron reafirmados por la investigación, siendo recurrentes indicios de una “crisis” en esta vía oficial de contacto.⁶⁵ Sin embargo, existe un problema de peso con las fuentes que sirvieron para obtener tales conclusiones sobre el comercio con América, a saber, su propia oficialidad. Considerando que, como ya quedó referido, parte de los problemas del sistema de la Carrera eran las vías alternas e informales que suministraban a los espacios americanos, podemos entender por qué los registros de la Casa de la Contratación no son indicadores perfectos de la actividad comercial total. Bajo esta luz, lo único que reflejaban era una fracción de los movimientos y, por lo tanto, las conclusiones de la historiografía sólo podían tomarse como parciales.

Ahora bien, la mengua de los montos registrados por la Casa no respondió únicamente a una efectiva caída de los tratos comerciales⁶⁶ o a que, de hecho, una parte de ellos fueran realizados en la completa ilegalidad (razón por la cual su proporción resulta prácticamente imposible de rastrear para poder estimar en qué medida esta mengua podría verse compensada). También deben considerarse distintas condiciones que desincentivaron la participación de los comerciantes en el trato con Indias. Entre ellas, como quedó apuntado, los constantes conflictos militares en este siglo repercutieron en el riesgo que conllevaba efectuar tratos de larga distancia. El asiento de avería de 1591 fue una medida para hacer frente a estos riesgos, pues al Consulado le importaba resguardar las haciendas y lo demostró costeando el aparato defensivo. No obstante, desde las primeras décadas del XVII el rey, a través de sus Consejos de Hacienda e Indias, encontró formas de

⁶⁴ Sobre el reinado de Felipe IV: DOMÍNGUEZ ORTIZ, “Las remesas de metales...”, pp. 161-185, el autor remarca que a partir de 1660 los registros de la Casa dejan de ser una fuente confiable para estimar el vaivén de la plata. Para la segunda mitad del XVII: GARCÍA FUENTES, *El comercio español ...*, particularmente p. 382 y las tablas 47 y 48; este autor, no obstante, también señaló los primeros signos de recuperación en la actividad comercial: GARCÍA FUENTES, “En torno a la reactivación...”, pp. 251-286.

⁶⁵ VILA VILAR, “Las ferias de Portobelo...”, pp. 275-340.

⁶⁶ En este sentido se orientan los argumentos de GARCÍA-BAQUERO, “Andalusia and the crisis...”, p.115-135, quien remarca la baja en el número de naves que realizaban el viaje y en su tonelaje como indicadores de una recaída en el comercio.

sustentar los ingresos necesarios para financiar las guerras europeas a partir de una fiscalidad que tenía a esta corporación como uno de sus pilares fundamentales. Así, los ingresos en plata americana que quedaban a su disposición, gracias al apoyo consular, sirvieron para sustentar buena parte de su política exterior.⁶⁷ En el contexto de la guerra de los Treinta Años, específicamente durante la privanza del Conde Duque de Olivares, tal situación alcanzó un punto prominente, pues se caracterizó por la implementación de distintos instrumentos que permitieron apoderarse de una porción mayor de los ingresos obtenidos por los comerciantes sevillanos. Ya fuera con la solicitud de donativos gratuitos, empréstitos, trueques de plata por vellón o llanas confiscaciones de metálico, el peso del “siglo de Hierro” cayó duramente en la corporación andaluza que se beneficiaba privativamente del trato directo con Indias.⁶⁸

Aquí importa señalar que la exclusividad en el trato con Indias también fue una forma de compensación otorgada por el monarca al Consulado sevillano, en vista de su activa y constante participación en el esfuerzo bélico. Esta retribución (entre otras) fue afirmada con la publicación de distintas cédulas reales referentes a las cartas de naturalización que los extranjeros buscaban obtener para poder realizar tratos con los territorios ultramarinos de manera legal.⁶⁹ Por medio de estas cédulas el Consulado consiguió endurecer los requisitos solicitados a los foráneos que

⁶⁷ Aunque importa señalar que lo que resultó decisivo no fue su cantidad, sino su “alto margen de disposición”, en el sentido de que eran recursos que no tuvieron que ceñirse al beneficio de Castilla, pues pudieron usarse sin mayores contratiempos para alimentar la política dinástica del rey en turno, YUN CASALILLA, *Historia global...*, cap. 8, p. 23.

⁶⁸ Instrumentos que no fueron privativos del siglo XVII, *vid.* STEIN Y STEIN, *Silver, trade and war...*, p. 47-51; sobre el particular de las incautaciones de metálico: ELLIOT, “España y América...”, p. 38-39; DÍAZ BLANCO, *Así trocaste tu gloria...* Cap. 2 y 3, los cuales abarcan, respectivamente, los gobiernos de Felipe III y Felipe IV, este último con particular atención a la privanza de Olivares, también ver p. 283.

⁶⁹ DÍAZ BLANCO, *Así trocaste tu gloria...*, menciona como contraprestaciones al apoyo fiscal otorgado por el Consulado las cédulas que entorpecían la participación extranjera en la Carrera al modificar o aumentar los requisitos necesarios para obtener dichos documentos, en particular refiere las Cédulas de 1592, 1608, 1616 y 1645, mismas que están fuertemente vinculadas con las negociaciones efectuadas para pactar los asientos de avería que servirían para financiar la armada militar requerida para cuidar el comercio intercontinental, *vid.* p. 54-55, 72-74, 93-96 y 189-195. Los conflictos entre el comercio andaluz y los extranjeros, respecto a la posibilidad o no de que estos últimos participaran en el contacto con Indias, también están referidos en: GARCÍA FUENTES, *El comercio español...* p. 37-55, donde analiza su participación y las cartas de naturaleza a ellos concedidas; en el siglo XVIII continuaron estas rivalidades: GARCÍA MAURIÑO, *La pugna entre el Consulado...*, p. 41-45.

quisieran obtener una carta o, incluso, la revocación de las ya emitidas.⁷⁰ Así quedaba afirmada la pretensión de excluir a extranjeros del trato con Indias, al menos desde las pautas legales. Claramente en la práctica esto fue más difícil de conseguir, con lo cual sólo se pretendió contener una fracción del comercio que las potencias enemigas efectuaban al interior de la propia Monarquía.

Aunque la participación del Consulado en el financiamiento del aparato militar pudo suponer un mecanismo que le permitió incidir en la política comercial, limitando el acceso extranjero a los tratos ultramarinos, este apoyo no siempre resultó beneficioso. El interminable ciclo bélico comenzó a resultar cada vez más oneroso. Esto generó efectos contraproducentes para los tratos atlánticos al menos de dos maneras, bastante relacionadas. Por una parte, para sustentar la escalada en la presión del monarca por recursos, la solución se consiguió a partir del trasvase de estos costos a los gravámenes cargados sobre los productos con los que se comerciaba, encareciéndolos en consecuencia. El aumento de los porcentajes a pagar por concepto de avería (el sustento de la defensa continental y atlántica) comenzó a descontrolarse.⁷¹ Este aumento causó, por otra parte, una situación que caracterizaría al contacto ultramarino: el aumento del fraude. Para compensar este escenario, los comerciantes optaron por recurrir a tácticas subrepticias que, en concreto, consistieron en la evasión de los pagos que pesaban sobre sus negocios y que eran el alimento de las arcas reales. Un ahorro que resultaba más y más llamativo conforme las vías legales se encarecían, y que resultaron en la práctica

⁷⁰ Los requisitos, para 1561, incluían haber residido por más de 10 años en España o Indias, poseer bienes raíces allí o estar casado con mujer española. Para 1592, después de pactarse el primer asiento de avería, se especificó que la naturalización no otorgaba capacidad para formar compañías comerciales, tampoco permitía servir como ni servirse de testaferreros (prestanombres). Las disposiciones de 1608 y 1616 aumentaron el tiempo de residencia necesaria a 20 años continuos, que los bienes del solicitante debían sumar más de 40 mil ducados, estar casado por al menos 10 años con mujeres de Castilla o Indias, así como dar constancia de todo ello ante el Consejo de Indias, para que expidiera la carta. En 1645 se revocaron todas las naturalezas venales, es decir, aquellas obtenidas por compra cuando los poseedores no cumplían con los requisitos estipulados, *vid.* nota anterior.

⁷¹ DÍAZ BLANCO, *Así trocaste tu gloria...*, refiere el aumento incontrolable de este derecho, p. 122-164 y 191-192; asimismo, LAMIKIZ, "Fiscalidad y fraude...", p. 234-236, hace un recuento de sus montos: la avería de ida, de 1566 a 1638, osciló entre el 1 y 2 %. Sin embargo, la de vuelta estaba entre el 6 y 8% a finales del XVI y de 1600 a 1627 fue del 6%. En 1628 (con la captura de la flota de Nueva España en la bahía de Matanzas y el aumento del fraude) comienza un crecimiento enorme: en 1630 sube a 31.5%, en 162 a 35.5%, en 1644 se decreta un límite (12%) y, de excederse, el monto faltante lo pagaría la Real Hacienda, disposición que fracasó, pues el fraude era incontrolable y las mercancías gravadas eran insuficientes para llegar a los montos requeridos. En 1653 la avería alcanza un 99% y en 1656 pudo reducirse a un 49%.

habitual de ocultar o no registrar la plata que se traía de América para que no fuera sometida a su debida fiscalización.

En este sentido, y ya retomando el problema de la “crisis” en su dimensión comercial, el fraude repercutió en los ingresos fiscales, lo que a su vez se reflejó en los registros de la Casa de la Contratación, donde debían asentarse las mercancías (entre ellas la plata) a ser gravadas. Ya no eran sólo los caminos alternativos los que perjudicaban al trato comercial por la vía atlántica, es decir, el fenómeno del contrabando, sino que a éste se sumaron los altos costos del aparato bélico, costos que pesaban sobre la actividad mercantil. Al interior del propio sistema monopolístico, la evasión o el fraude eran serios problemas para tener en cuenta.

Considerar ambos factores (contrabando y fraude) permite replantear los ritmos del comercio que la historiografía había presentado para el conjunto del siglo XVII, como señalé párrafos arriba. Estos factores ayudan a urdir con mayor precisión las características y la evolución del trato entre Europa y América. Efectivamente, la baja en los registros ante la Casa era síntoma del desuso de las vías oficiales. Nuevamente, el papel de los extranjeros resultó fundamental para sustentar este análisis, ya que fue gracias a los informes de cónsules extranjeros (particularmente franceses), al marcado interés de mercaderes europeos en el trato con Indias y a la publicación periódica en Ámsterdam de las *Incréibles Gacetas* holandesas, que pudo rastrearse el paradero de los tratos transoceánicos que estaban eludiendo las vías oficiales y que, en consecuencia, daban a entender que el comercio estaba pasando por una crisis.⁷² En concreto, el movimiento de la plata americana, siempre de gran interés, estaba siendo verificado por estos personajes, dejando constancia de su sustracción hacia el resto de Europa.⁷³ Cabe remarcar que, no obstante, las cifras reunidas por el historiador Oliva Melgar (que comprenden la información elaborada por distintos autores, decantada en el cuadro

⁷² Pueden verse los análisis comparativos sobre los montos de plata consignados por distintos autores, para el periodo entre siglos: BONALIAN, *La América española...*, pp. 95-100, cuadros y gráficas I.3 y I.4; para el resto del siglo XVII: OLIVA MELGAR, “La metrópoli sin territorio...”, p. 22.

⁷³ El aporte más significativo en esta línea fue el de: MORINEAU, *Incroyables gazettes...*, p. 61-237 donde revalora las remesas de plata enviadas desde 1580 a 1701; igual de importante es el libro previo de: GIRARD, *Le commerce français...*, particularmente pp. 446-453 y 549; y las aportaciones de: FERNÁNDEZ PINEDO, “Comercio colonial...”, pp. 121-135; STEIN Y STEIN, *Silver, trade and war...*p. 92 y ss.; OLIVA MELGAR, “Los insondables galeones...”, pp. 127-155.

1, adjunto) coinciden en señalar una tendencia a la baja en las remesas transportadas desde América, perceptible entre la quinta y sexta década del siglo. Así, determinar la medida del contrabando, por una parte, y el fraude, por otra (labor bastante complicada), permitiría estimar la proporción de los negocios que seguían escapando completamente del control español y aquellos que al menos generaban un ingreso fiscal para la Corona. En otras palabras, los negocios, aunque pujantes, no siempre significaron beneficios exclusivos para la Monarquía y los comerciantes adscritos al consulado sevillano.

CUADRO 1: Remesas de plata americana, 1601-1700 (en pesos de 272 maravedíes)

Quinquenios	Hamilton	Domínguez Ortiz	García Fuentes	Morineau	Pérez Sindreu
1601-1605	40,400,000	-	-	40,300,000	94,000,000
1606-1610	52,000,000	-	-	51,900,000	63,800,000
1611-1615	40,600,000	-	-	43,100,000	66,900,000
1616-1620	49,800,000	-	-	49,800,000	110,700,000
1621-1625	44,700,000	56,400,000	-	46,100,000	45,900,000
1626-1630	41,300,000	38,300,000	-	52,500,000	43,100,100
1631-1635	28,300,000	33,400,000	-	46,200,000	51,600,000
1636-1640	27,000,000	41,600,000	-	46,000,000	16,400,000
1641-1645	22,800,000	23,800,000	-	46,900,000	16,300,000
1646-1650	19,500,000	21,100,000	-	22,700,000	22,400,000
1651-1655	12,100,000	16,600,000	11,700,000	21,400,000	32,700,000
1656-1660	5,600,000	9,200,000	5,500,000	50,100,000	28,200,000
1661-1665	-	7,500,000	6,800,000	86,900,000	50,200,000
1666-1670	-	-	4,300,000	70,000,000	33,500,000
1671-1675	-	-	4,200,000	56,300,000	37,700,000
1676-1680	-	-	3,900,000	84,500,000	33,500,000
1681-1685	-	-	1,900,000	67,000,000	58,300,000
1686-1690	-	-	2,200,000	75,500,000	62,200,000
1691-1695	-	-	700,000	69,800,000	34,300,000
1696-1700	-	-	1,900,000	66,000,000	5,000,000

Fuente: José María Oliva Melgar, "La metrópoli sin territorio. ¿Crisis del comercio de Indias en el siglo XVII o pérdida del control del monopolio?" en: Carlos Martínez Shaw y José M. Oliva Melgar (ed.), *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*, Madrid, Marcial Pons, Ediciones de Historia, 2005", p. 22.

A la par de las consideraciones sobre el comercio aquí esbozadas, también se ha valorado la reciprocidad que guarda (o debería guardar) el movimiento de la plata por los canales globales de intercambio con las toneladas estimadas que fueron extraídas de las minas para su puesta en circulación; esto teniendo en cuenta que en el siglo XVII la plata hispanoamericana representó el 84% de la producción mundial. Aquí retomo las cifras y gráficas presentadas por Bernd Hausberger,⁷⁴ en ellas puede observarse una disminución en la producción del metal, tanto en Perú como en Nueva España, durante la cuarta y quinta década de la centuria (considerando que el repunte productivo en el virreinato septentrional ocurre apenas en la séptima década). Lo anterior implicaría, entonces, cierta correspondencia entre producción y exportaciones, pues ambas reportan descensos durante tales años. Sin embargo, aquí el fraude vuelve a permear con incertidumbres los números referentes a las cantidades de plata producida y, por lo tanto, obliga a relativizar las conclusiones que de ellos pueden desprenderse. Efectivamente, en el plano de la producción argentífera, una proporción también escapó a los controles monárquicos, específicamente al gravamen del quinto real.⁷⁵ Esta situación se complica para la segunda mitad del siglo, cuando la relación entre plata producida y plata exportada deja de concordar con claridad, en otras palabras, comenzó a salir más plata de la que fue efectivamente registrada como parte de la producción oficial. Lo anterior podría explicarse, siguiendo a Bernd Hausberger, de tres posibles maneras, pero que bien podrían superponerse. Por una parte, está la posible acumulación de metal en el virreinato peruano durante los años previos y cuya demasía sería expulsada décadas después.⁷⁶ Las otras explicaciones insisten en el fraude y el contrabando, pues probablemente las exportaciones eran de plata sin quintar (es decir, sin fiscalizar) o de aquella que viajaba subrepticamente hacia Europa o el Pacífico. Lo cual redundaba en una misma situación, es decir, que los

⁷⁴ HAUSBERGER, “La distribución transcontinental de la plata...”, gráficas 2 y 3, correspondientes a la producción de plata americana, europea y japonesa y la llegada de metales preciosos a Europa, respectivamente.

⁷⁵ HAUSBERGER, “La distribución transcontinental de la plata ...”, nos remite al cálculo general hecho por Humboldt, quien establece la proporción del fraude en un 16.8%, asimismo, este autor retoma lo dicho por Pedro Pérez Herrero, quien estima que para 1666 un tercio de la plata no estaba debidamente fiscalizada.

⁷⁶ SEMPAT ASSADOURIAN, *El sistema de la economía colonial...*, p. 53-54.

controles monárquicos no siempre fueron efectivos ni aseguraron la proporción de beneficios que la Corona esperaba obtener de ellos.

En todo caso, el centro de la cuestión está en que las ganancias económicas no se ciñeron al orden extractivo y monopolístico y, por si fuera poco, la participación de mercancías, crédito y medios de transporte al interior del sistema estuvieron caracterizados por su marcado origen extranjero.⁷⁷ El Consulado pronto comprendió que la participación de estos recursos foráneos era fundamental para sostener la Carrera, aunque esto ocurriera a la par de sus intentos por restringir el acceso al entramado de intercambios que la conformaron. Los comerciantes adscritos a esta corporación eran, en el mejor caso, intermediarios que conectaban los nodos productivos de Europa y sus manufacturas con aquellos de América y su plata, ya peruana o novohispana; los beneficios pasaban por sus manos, pero escurrían por las grietas de sus dedos. Si además añadimos el problema del avance territorial en América de los enemigos del rey español, que facilitaba los tratos directos con Europa, pero esquivando a la Monarquía hispánica, podemos comprender por qué incluso el papel del comercio sevillano como intermediario estaba siendo puesto en tela de juicio.

Ahora bien, las conclusiones que pueden desprenderse de la información así compaginada oscilan entre matizar la crisis *comercial* y su total negación; en otras palabras, que hubo una recuperación de los tratos en la segunda mitad del XVII (aunque respaldado por un componente foráneo), o bien que, de hecho, no había nada de qué recuperarse, pues el negocio, desde una perspectiva más bien europea, nunca desfalleció.⁷⁸ Aquí lo que quiero señalar son los problemas que buscaban solucionarse, los factores que entonces fueron considerados causa de una “decadencia” de la Monarquía española. En ese sentido, las diferentes formas

⁷⁷ OLIVA MELGAR, “La metrópoli sin territorio...”, p. 60-63; BERNAL, *La financiación de la Carrera...*, p. 225-228; GARCÍA FUENTES, *El comercio español...* p. 44-45. Se estima una proporción de 5/6 de mercancías extranjeras utilizadas en la carrera al inicio del siglo XVII, para los últimos años aumenta a un 97%.

⁷⁸ OLIVA MELGAR, “La metrópoli sin territorio...” p. 36-37, indica que: “a lo largo de la segunda mitad del siglo XVII las altas cotas alcanzadas por las remesas de plata a finales del XVI fueron superadas una y otra vez...”, que el funcionamiento de la Carrera “...debe partir del reconocimiento de la abismal diferencia entre las cifras oficiales y las verdaderas cifras del comercio de Indias”, todo ello para afirmar que el hundimiento de la Carrera en el XVII resulta un: “viejo tópico desacreditado por el avance de la investigación”. No obstante, es preciso insistir que las interpretaciones de la “decadencia” señalan que fue una que no sólo tuvo un tenor comercial.

de comercio int erope, los procedimientos fraudulentos y la presencia continental en Am erica de ingleses, holandeses, franceses y portugueses, fueron los que estuvieron en la mira.  C omo confrontarlos para volver a ser el protagonista del dominio ultramarino?

➤ **Caminos y veredas para restaurar la monarquía**

Si en la primera mitad del XVII se ha tratado de localizar el núcleo de una “crisis”, en la segunda es en donde puede situarse uno de recuperación y las operaciones desplegadas para alcanzar tal efecto. No obstante, dado que los contratiempos, como vimos, se detectaron desde los albores de la centuria, no es extraño que los ánimos para conseguir la restauración y reparo de la monarquía comenzaran a la par.⁷⁹ Ya en el reinado de Felipe III, en 1603, se creó una junta particular para ponderar el mejor camino hacia la recuperación, la llamada Junta del Desempeño General. Ésta, entre otros aspectos, intentó renegociar el asiento de avería sin mucho éxito.⁸⁰ Asimismo, en 1618 (en el contexto de guerra) se designó una Junta de Reformación, en cuyo marco el Consejo de Castilla expuso posibles *remedios* para el cuerpo político que se percibí enfermo.⁸¹ Otras voces se unieron al coro de propuestas, entre ellas la del flamenco Jorge Henin. Este personaje, en su *Discurso sobre la economía de la Monarquía española* (1616), pens  dos compa as para espacios específicos pero con el objetivo de vincularlas en un mismo orden comercial: el Báltico y el Atlántico, con sedes en Lisboa y Sevilla; otra más fue la del arbitrista portugués Duarte Gomes Solís, quien arguyó en su *Discurso sobre los comercios de las dos Indias* (1622) y en su *Alegación en favor de la Compa a de la India oriental* (1628) por la creación de una compa a que enlazara los comercios de Asia y América.⁸²

⁷⁹ ELLIOTT, “Reformismo en el mundo hispánico...” y ÁLVAREZ DE TOLEDO, “El proyecto político de Palafox...”, p. 13-55 insisten en el reformismo que permeó la primera mitad del siglo y su alcance en Indias a través de personajes de la talla de Juan de Palafox y Mendoza.

⁸⁰ PULIDO BUENO, *La Real Hacienda de Felipe III...*, p. 245-264.

⁸¹ BALTAR RODRÍGUEZ, “Proyectos de creación...”, p. 253.

⁸² ARAGÓN RUANO, “Las compa as...”, p. 176-177; MOLAS RIBALTA, “La Compa a como proyecto...”, p. 608-609.

Esta tendencia a crear juntas para atender posibles medios de acción continuó con Felipe IV, bajo el atento ojo del Conde Duque de Olivares. En 1622, terminada la tregua con las Provincias rebeldes, se constituyó la Junta Grande de Reформación que, con el apoyo del Consejo de Estado, recomendó la creación de un organismo enteramente dedicado a resolver los problemas que acarreaba la guerra. El resultado fue la Junta de Comercio, o bien, la *Junta sobre materias tocantes al comercio con holandeses y prohibición de la entrada de mercaderías suyas en estos reinos*, bajo la presidencia del marqués de Montesclaros.⁸³ Desde ambas instancias se planteó la mejor forma de responder al contrabando holandés, una guerra económica que requería fomentar el comercio metropolitano; para ello ambas juntas consideraron usar los mismos instrumentos que los enemigos desplegaron para adentrarse en las Indias, aunque propuestos con anterioridad: las compañías de comercio. Una modalidad europea que consiguió grandes beneficios para los holandeses,⁸⁴ pero que también fue retomada por ingleses, portugueses y franceses; España no quedó rezagada y rápidamente buscó cómo imitar a sus vecinos.⁸⁵ Efectivamente, en un contexto de reforma necesaria, la Junta admite proyectos para crear una compañía propia, como fueron las fórmulas elaboradas por el conde Antonio Sherley en 1623, quien consideraba necesarias dos compañías para el comercio asiático, una de ellas con sede en el puerto novohispano de Acapulco. Del mismo modo se debatieron las propuestas del portugués Manuel López Pereira y del jerezano Francisco de Retama, que insistían en la importancia del comercio asiático y en las ventajas que traería una compañía que reuniera a portugueses y flamencos —al menos los leales al rey— para comerciar con India, siempre en detrimento de los enemigos holandeses. Allí la idea de una compañía portuguesa también comenzó a formalizarse.⁸⁶

⁸³ MOLAS RIBALTA, “Instituciones y comercio...”, p. 92; BALTAR RODRÍGUEZ, “Proyectos de creación...”, p. 253-254.

⁸⁴ La Compañía Unificada de las Indias Orientales, fundada en 1602 (W.I.C., por sus siglas en neerlandés) y aquella de las Indias Occidentales (W.O.C.), fundada en 1621 son fundamentales para explicar la “era de oro” de la República Holandesa, ISRAEL, *The Dutch Republic...*, p. 233.

⁸⁵ El impacto de estas empresas comerciales en el marco de la Monarquía hispánica puede verse en: MATILLA QUIZÁ, “Las compañías privilegiadas...”, p. 271 y ss.

⁸⁶ ARAGÓN RUANO, “Las compañías...”, p. 177-178; BALTAR RODRÍGUEZ, “Proyectos de creación...”, p. 255.

El impulso para implementar esta modalidad de comercio y los organismos designados para debatir su viabilidad continuaron con el Almirantazgo de los Países Septentrionales, creado en 1624. Los espacios vinculados por las compañías propuestas a su interior incluían las Indias occidentales, las orientales y Levante, con sedes, respectivamente, en Sevilla, Lisboa y Barcelona.⁸⁷

Un año después se estableció la Junta de Población, Agricultura y Comercio, siendo Olivares su presidente. Como pasó en la junta de 1622, el valido del rey propuso gobernar “por compañías y consulados la mercancía de España, poniendo el hombro en reducir los españoles a mercaderes”.⁸⁸ La Junta, como indica su nombre, buscaba fomentar el comercio, la industria, el crecimiento demográfico y la creación de infraestructura fluvial para reducir la dependencia económica española del exterior.⁸⁹ A partir de este momento y hasta 1631, en este organismo se debatió la creación de una compañía para revitalizar los negocios mercantiles y a la monarquía. Para ello se extendieron una serie de consultas a distintos consejos y a los posibles interesados en su formación. El proceso cobró vigor en 1628, cuando el corsario holandés Piet Heyn capturó la flota de Indias en la bahía de Matanzas junto con su abultado cargamento de plata. La urgencia avivó las gestiones de la Junta. El cardenal Gabriel Trejo, presidente del Consejo de Castilla, propuso una Compañía de las Indias Orientales en España que, además, estaría acompañada por una flota armada. El Consejo de Estado aprobó la idea en 1629 y para su puesta en práctica habilitó otro organismo, la denominada Junta de Compañías.⁹⁰ También resulta significativo que se anticipara la participación de mercaderes de Sevilla y Cádiz, así como de otras ciudades (Lisboa y Barcelona). Ahora bien, entre las consultas que abonaron a esta discusión cabe resaltar las del Conde de Oñate, las del Marqués de Gelves (virrey de Nueva España de 1622 a 1624) y aquella del Conde de Castrillo (entonces parte del Consejo de Estado). Todos coincidían en la necesidad de consultar a los Consejos y a los reinos involucrados, aceptando en lo general el proyecto, pero apuntando el primero de ellos que, a diferencia de sus

⁸⁷ ARAGÓN RUANO, “Las compañías...”, p. 177-178; BALTAR RODRÍGUEZ, “Proyectos de creación...”, p. 255.

⁸⁸ MATILLA QUIZÁ, “Las compañías privilegiadas...”, p. 296.

⁸⁹ MOLAS RIBALTA, “Instituciones y comercio...”, p. 94.

⁹⁰ ARAGÓN RUANO, “Las compañías...”, p. 179-181; BALTAR RODRÍGUEZ, “Proyectos de creación...”, p. 255.

enemigos, España carecía de una base productiva de mercancías con las cuales sustentar la propuesta.⁹¹ Aunque después se extendieron las consultas a los Consejos de Aragón, Castilla e Italia, y aunque el de Estado ratificó el proyecto, éste terminó por estancarse como ocurrió con el resto de los antecedentes.

Sobre este desenlace es importante anotar que a la par de las discusiones y consultas hechas en la Junta de Población, Agricultura y Comercio, la necesidad de reponerse del ataque de 1628 empujó al gobierno a buscar recursos para reconstruir los galeones necesarios para la nueva flota. Por ello se acudió al Consulado sevillano, principal interesado, que finalmente incrementó el monto de la avería (en un 5%) en 1629. Este medio no fue el único, esta corporación no dejó de servir como garante de los ingresos necesarios para la defensa de la monarquía y su comercio. Para empezar, Felipe IV decidió tomar un millón de ducados consignados en la flota de ese año, que se reintegrarían al Consulado después en juros sobre el Impuesto de Millones.⁹² Luego, como parte del donativo general que el monarca solicitó a sus vasallos ese mismo año para mantener bien aceiteada la maquinaria bélica, la corporación tuvo que facilitar otros 10 mil ducados al rey. En 1630, ante las dificultades que supuso la internada de la armada —aquella recientemente reconstruida—, el monarca demandó al corporativo sevillano un pago que rondaba entre el medio millón y el millón de ducados. Al respecto, las negociaciones continuaron hasta que los comerciantes finalmente hicieron una oferta de un millón 100 mil ducados, divididos en un pago de 600 mil y el resto como préstamo con el 9% de interés.⁹³ La presión no disminuyó en 1631, cuando el comercio aceptó una solicitud para reajustar los intereses sobre los juros de 1629 y aquellos del préstamo de 1630, así como la necesidad de que recayera en sus manos el sustento de soldados para las guerras europeas. Para esto último se terminó por aceptar un gravamen del 1% sobre las mercancías que se cargaban a América.⁹⁴ Parece que el rey nunca dudó de la capacidad y solvencia de esta institución, lo cual confirmaba

⁹¹ ARAGÓN RUANO, “Las compañías...”, p. 180.

⁹² DÍAZ BLANCO, *Así trocaste tu gloria...*, p. 126-127, el Consulado también asumió los costos (200,000 ducados) del traslado de la infanta María Ana de España a Barcelona.

⁹³ DÍAZ BLANCO, *Así trocaste tu gloria...*, p. 128-132.

⁹⁴ DÍAZ BLANCO, *Así trocaste tu gloria...*, p. 133-136.

su posición como colaborador fiscal del monarca año tras año, urgencia tras urgencia.

Considerando este escenario, existe la posibilidad de que dicha posición, si bien supuso un peso brutal sobre las haciendas de los comerciantes, de alguna manera también pudo ser la que garantizó que las discusiones en torno a las compañías comerciales terminaran por caer y permanecer trucas. En la medida en que las novedosas modalidades mercantiles eran iniciativas con un claro y fundamental talante militar —como lo tenían aquellas de los holandeses que tanto buscaban adaptar al contexto hispano—, la confirmación de uno de estos proyectos habría supuesto una alternativa a la forma en que el régimen defensivo estaba siendo asegurado, que además conllevaba un cambio en el conjunto del sistema comercial, su siamés. En las juntas se hablaba de la participación de más vasallos y ciudades, de nuevos organismos que monopolizarían espacios específicos. En otras palabras, las compañías anticipaban una nueva organización y, con ello, una dinámica distinta de la que colocaba al Consulado como único beneficiario del contacto con Indias. Las veredas por seguir para lograr el cambio en el modelo comercial estaban puestas sobre la mesa, la tan ansiada reforma existió en el papel. Sin embargo, los caminos ya existentes vieron esta posibilidad como una amenaza a sus privilegios. Así, mientras el Consulado no dejara de facilitar capitales tan significativos, aun a regañadientes, éste seguiría siendo correspondido con la continuidad indiscutida de su funcionamiento.

En este sentido, no sólo existieron propuestas institucionales para modificar la organización del contacto ultramarino, también abundaron las de particulares, en especial aquellas de los arbitristas,⁹⁵ de los cuales ya mencioné los casos de los comerciantes Horacio Levanto y Joan de Belveder. Si bien estos personajes no elaboraron un modelo centrado en las compañías, su interés también estribaba en encontrar nuevas formas de ejecutar los intercambios ultramarinos, pues proponían, por ejemplo, efectuar el contacto entre España y China bien por vía del Cabo de

⁹⁵ Siguiendo la definición dada por DUBET, “Los arbitristas...”, p 1: “El arbitrista se define por una práctica y unos discursos específicos. Remite *arbitrios* al rey o a sus consejeros (la práctica), en los que les propone soluciones a corto, medio o largo plazo para acabar con dificultades hacendísticas o económicas y sus implicaciones sociales y políticas (el discurso)”.

Buena Esperanza (Belveder) o bien por Panamá (Levanto), esto en claro perjuicio del galeón de Manila y los comerciantes novohispanos. Otro caso ya estudiado es el del arbitrista Manuel Gaytán de Torres, quien compartía la idea de un comercio directo entre metrópoli y Filipinas para evitar la salida de metálico por la “puerta” asiática.⁹⁶ Gaytán también publicó sus memoriales en el contexto de la guerra contra las Provincias holandesas (entre 1621 y 1625). Como sus contemporáneos, buscó fórmulas para dar solución a los problemas del comercio y su defensa, pero, al igual que muchos de ellos, en oposición a los intereses del Consulado. Especialmente porque en sus escritos propuso que el puerto de Sevilla fuera reemplazado por el de Cádiz, así como la construcción de un canal fluvial que permitiera vincular el puerto gaditano con Sevilla y Jerez de la Frontera, todo con el objetivo de hacer más simple y segura la navegación⁹⁷, lo que redundaba en beneficio de la monarquía, su hacienda en particular y sus reinos en general; pero no tanto así para el comercio sevillano que vería comprometida su posición como punto de arranque de los intercambios.⁹⁸ Por otra parte, aunque criticaba los medios defensivos existentes y en su lugar proponía escuadras fijas para vigilar el Caribe (Cartagena, La Habana y Puerto Rico en especial) y el estrecho de Gibraltar frente al avance europeo, su reformulación preservaba la avería como medio de financiación, de manera que no todo era novedad. Pero sí consideraba formas alternativas para el sustento de aquella del Estrecho, dejando en manos de las Órdenes Militares de Santiago, Calatrava y Alcántara la gestión de la flota, posibilitando una reducción en la avería;⁹⁹ lo cual era una forma indirecta de aminorar la dependencia de este ingreso y de sus gestores. En todo caso, lo que busco resaltar es la diversidad de voces que construyeron alternativas y que no todas se originaron en un nicho institucional. Lo anterior no impidió que algunas de las consideraciones presentadas por

⁹⁶ AMADORI, “Remedios para un cuerpo...”, pp. 134-137.

⁹⁷ Al salir de Cádiz se evitaría tener que maniobrar a través de la barra de Sanlúcar, un cúmulo de arena, fango y partículas de tierra que ponía en peligro a las embarcaciones que intentaran cruzarlo, más si éstas tenían una proporción de su buque sumergido superior a la poca profundidad de la barra, *vid.* VALDEZ-BUBNOV, *Poder naval y modernización...*, cap. I. muestra cómo esta situación fue un factor determinante para la política de construcción naval española, pues durante el tiempo que Sevilla fue el puerto de llegada y salida, se determinó que las naves tuvieran el calado adecuado para maniobrar bajo tales circunstancias.

⁹⁸ AMADORI, “Remedios para un cuerpo...”, p. 120-122.

⁹⁹ AMADORI, “Remedios para un cuerpo...”, p. 122-129.

particulares fueran retomadas en futuros proyectos o que los problemas que señalaron en sus escritos eventualmente fueran atendidos, como ocurrió con los proyectos fluviales durante la Junta de Población, Agricultura y Comercio, o el traslado de la cabecera del comercio a Cádiz, un proceso fundamental que se extendió de 1679 a 1717, pero que Gaytán propuso con sobrada anticipación.

➤ **La atención puesta sobre los confines americanos**

Ahora bien, la situación que acabo de esbozar produce un eco en la sexta década del seiscientos, cuando vuelve a cobrar vigor el debate por la conveniencia de crear una compañía de comercio privilegiado. Como en las primeras décadas del siglo, el conflicto sobre las vías oficiales y sus posibles alternativas conjugó a instituciones y particulares en el desarrollo de la discusión para (re)definir el organigrama político y económico que el imperio debía seguir. No obstante, aquí buscamos resaltar que en ese contexto los espacios americanos pasaron a ser parte fundamental del debate (lo que no significaba que estuvieran ausentes en él), ocupando cada vez más la atención de arbitristas, del Consulado y aun del propio rey. El escenario europeo continuó caracterizándose por la guerra, España mantuvo frentes contra Inglaterra hasta 1660 y con Francia desde 1667. Entre ambos momentos también sobrevino la muerte de Felipe IV (1665) y con ello el inicio del gobierno de su hijo Carlos II, “el Hechizado”.

La búsqueda por reformar el sistema comercial y militar no dejó de ser vigente. Para 1660 alcanzó un punto clave que desde entonces alteró la forma de financiar la protección de las embarcaciones que efectuaban el enlace entre España y sus territorios americanos. Efectivamente, el sistema de la avería no pudo sostenerse más bajo la estructura que adquirió en 1591, pues pasó de ser un derecho *ad valorem* a conformarse como una cuota anual de 790 mil ducados que debía ser repartida entre distintos comercios, principalmente americanos.¹⁰⁰ Este cambio

¹⁰⁰ CÉSPEDES DEL CASTILLO, *La avería...*, p. 90. El comercio de Perú cargó con 350 mil, siendo el monto mayor, lo que de cierta manera indica que este comercio era el que se creía más solvente de todos. Le siguió Nueva España con 200 mil, Nueva Granada con 50 mil, Cartagena de Indias con 40 mil y la Real Hacienda con 150 mil. Como en la modalidad previa, el rey no podía dejar de participar en la labor defensiva que demandaban sus posesiones. El Consulado sevillano no propuso la cantidad “ejemplar” con la que, supuestamente, participarían, *vid.* LAMIKIZ, “Fiscalidad y fraude...”, p. 236.

resalta por dos razones. Primero, que el Consulado no negaba la posibilidad de una posible alteración, digamos, de una reforma. Sin embargo, esto debe enlazarse con la segunda razón, a saber, que el objetivo de establecer esta cuota única respondía a la necesidad de reducir la presión fiscal, la cual redundaba en provocar el bajo registro de remesas de metálico y, por ende, en los nimios ingresos fiscales. Para que el Consulado continuara asegurando un ingreso fijo, nuevamente se plantearon condiciones que terminaban por beneficiarle. Si en un primer momento el asiento pactado ayudó a endurecer los requisitos demandados a los extranjeros para obtener cartas de naturaleza, ahora el comercio sevillano consiguió que se eliminara el registro obligatorio de las mercaderías embarcadas, descartando así la única forma de conocer la cantidad de bienes y los montos a cobrar por los gravámenes correspondientes. Con una cuota anual el pago no dependería de la proporción que tuvieran los intercambios, dejando la vía abierta a la ocultación, que de esta manera ya no podía entenderse como un ilícito. Es decir, el fraude en el registro dejó de entenderse como tal. El hecho de que esta novedad haya alcanzado a consolidarse debe mucho a que sus efectos eran en favor de la corporación sevillana y de sus prácticas.

Una vez más quedó claro que el Consulado continuaba siendo un colaborador comprometido de Felipe IV, aunque a cambio éste tuviera que tolerar la desde entonces sistemática evasión de la vigilancia comercial. Sin embargo, la muerte del monarca vino a cambiar el panorama, pues cabía la posibilidad de que la Junta de Gobierno y la regencia de su madre, ejercida durante la minoría de edad de Carlos II, escuchara, ahora sí, las propuestas que se habían fraguado durante las guerras de la primera mitad de la centuria.

Fue precisamente en 1665 (fecha del deceso de Felipe IV) cuando Francisco Salas y Valdés propuso la creación de una compañía armada de corso, con atributos enteramente militares (en efecto evitaba abordar aspectos comerciales). Un proyecto que solicitaba extensos privilegios, además de asegurar a la corona que ésta obtendría el 20% de las presas de navíos capturados a lo largo de su ejercicio, así como la soberanía de los territorios que vaticinaba conquistar. Entre sus propuestas estaba la creación de un seminario para que niños huérfanos

aprendieran a ser marineros o artilleros, vinculando de esta manera caridad y el debido servicio al monarca.¹⁰¹ Ante ello, la reina regente pasó el proyecto a un nuevo organismo, aunque con antecedentes: la Junta de Armadas. Ésta, después de aprobar la compañía, pasó la fórmula de Salas a los Consejos de Estado y Guerra que ordenaron su cumplimiento por Real Cédula de 1666.¹⁰² Para llevar a buen término estos planes, la reina encargó al marqués de Aytona las gestiones pertinentes para fundar la Compañía Española de Comercio Armado. Ya en 1667, Francisco Salas y Valdés, en representación de los comerciantes interesados en la formación de la compañía, presentó una propuesta que ahondaba en la de 1665. No obstante, Salas terminó delegando sus labores en Eugenio Carnero, quien entonces continuó con la promoción y organización de la empresa.

Esta propuesta coincide no sólo con el reinicio de las hostilidades con Francia en el marco de la Guerra de Devolución, sino también con las negociaciones para alcanzar un nuevo acuerdo sobre la avería. El formato de pago único no había resultado como se esperaba y, podemos interpretar, cabía la posibilidad de que la propuesta de Salas y Carnero funcionara como una posible alternativa. Sabemos, no obstante, que las gestiones de la avería resultaron exitosas, pactándose que los montos de la cuota anual ahora se redistribuirían considerando la participación del comercio andaluz.¹⁰³ La corporación del Consulado continuó luchando por su lugar en el contacto transoceánico.

De cualquier manera, las gestiones del marqués de Aytona continuaron. Asimismo, a la discusión sobre la compañía se sumaron otros memoriales que retomaban los aciertos o los equívocos del plan de Salas y Carnero. Desde ambas perspectivas, las gestiones del marqués y la discusión en torno al proyecto, podemos atisbar el papel que adquirieron distintos espacios americanos en el orden que se estaba planeando desplegar.

¹⁰¹ Propuesta que guarda relación con el Colegio de San Telmo (1681-1847}, *vid.* GARCÍA GARRALÓN, “La provisión de plazas...”, pp. 223-252.

¹⁰² ARAGÓN RUANO, “Las compañías...”, p. 182-184.

¹⁰³ La real hacienda continuaría aportando 150 mil ducados, Perú los mismos 350 mil, pero Nueva España pasaba a aportar sólo 125 mil pesos, Cartagena 40 mil pesos y Andalucía 87, 750 pesos, DÍAZ BLANCO, *Así trocaste tu gloria...*p. 244-245.

En cuanto al papel del marqués, resulta importante señalar sus intentos por interesar en el proyecto al comercio de Bilbao y su consulado. El subdelegado del marqués, el diputado general de Vizcaya, Juan de Barraicua, ante las negativas por parte de esta institución de participar en la formación de la compañía, propuso que con su participación el señorío obtendría el estanco sobre una zona en particular: Honduras. Para llevar esto a cabo se crearía una compañía particular que tendría acceso exclusivo al tránsito que por allí se conseguía hacia las provincias de Perú, Nueva España y puertos del Mar del Sur.¹⁰⁴ El privilegio quedaba reflejado en dos navíos que podrían realizar el trayecto durante seis años, un viaje por año, con la posibilidad de usar naves de fábrica extranjera y con exenciones en el cobro de derechos de entrada y salida tanto en España como en Indias. En retribución, los privilegiados de esta manera debían aceptar entregar 3 mil toneladas en navíos. La propuesta fue rechazada.

En cuanto a las discusiones que siguieron a la presentación del proyecto, una serie de particulares decidieron dar a conocer su parecer sobre la compañía que estaba propuesta a la reina gobernadora. Entre los arbitristas que así se manifestaron se encontraba el dominico fray Juan de Castro, quien hizo llegar a la reina un papel donde plasmó sus ideas. Sin embargo, las referencias sobre este autor conducen, no a su memorial, sino a las respuestas que elaboraron otros personajes en atención a su contenido.¹⁰⁵ En todo caso, por estos papeles sabemos que el dominico presentó un balance de todos los puertos americanos que podrían resultar en algún beneficio si se abría España a comerciar con ellos. Entre ellos aparecen Buenos Aires, isla de la Trinidad, isla de la Margarita, Cumaná y Cumanagote, la Guayra, Coro, Maracaibo, Río de la Hacha y Santa Marta, Cartagena, Portobelo, Honduras, Campeche, Veracruz, La Habana y Cuba, isla de

¹⁰⁴ ARAGÓN RUANO, “Las compañías de...”, p. 199-200.

¹⁰⁵ ARAGÓN RUANO, “Las compañías de...” p. 189, el documento que refiere este autor no está firmado, acaso parece una consulta que responde a las ideas del padre; STEIN Y STEIN, *Silver, trade, and war...*, p. 94-96, por su parte hacen referencia a la respuesta que el Marqués de Barinas escribió en oposición a muchos de los planteamientos e informaciones dadas por Castro.

Santo Domingo y Puerto Rico. Para todos daba cuenta de las principales mercaderías y su viabilidad en el mercado español y europeo.¹⁰⁶

El caso de Buenos Aires es todavía más significativo, pues el padre incluso parece estimar el cargamento que requeriría una nave para satisfacer su mercado particular.¹⁰⁷ Por si fuera poco, sobre la importancia de este puerto también debatió Eugenio Carnero, en respuesta a los reparos que presentó Cristóbal Crespi a su proyecto.¹⁰⁸ Ante esta situación es que se revela una opción de comercio que parece tomar forma en el marco de estas discusiones, a saber, el uso de navíos sueltos o de permiso que estuvieran habilitados para tocar estas regiones marginadas. Mientras que el padre Castro parece proponer un “comercio libre”, Carnero aboga por un navío de permiso regulado que abra una tercera vía de contacto con América, la vía del Río de la Plata.

Lo anterior es sumamente significativo si consideramos que, de hecho, el sistema de navíos sueltos funcionó con mayor regularidad desde mediados del siglo XVII.¹⁰⁹ Además, fue precisamente en Buenos Aires donde su importancia ha sido corroborada.¹¹⁰ Por su parte, para Honduras sólo en la octava década del siglo se dieron licencias para 8 viajes de registro. De nuevo, aunque los proyectos de compañías no fueran aceptados o firmemente implementados, muchos de los problemas que dejan entrever tuvieron una respuesta a través de otros medios que no se apegaban a las ideas de los arbitristas. Lo importante es subrayar que el gobierno central encontró instrumentos para reaccionar ante los problemas del abasto de los territorios que estaban siendo inundados de mercaderías extranjeras. A la par, este mismo sistema facilitó el envío de apoyos militares para reforzar o encausar las defensas de las regiones a las que se dirigían. Lo que resta responder es por qué el gobierno optó por aceptar ciertos elementos de los memoriales que se le presentaban y por qué rechazó otros sin más. Con ello cabe pensar que los

¹⁰⁶ BN Mss. /20261/11, ff. 23r-27v, *Medios que propuso el Padre Fray Juan de Castro del orden de Santo Domingo el año 1668 para el desempeño de la Real Hacienda y alivio de los vasallos en los efectos siguientes.* (Atribuido al padre fray Juan de Castro).

¹⁰⁷ BN Mss. /20261/11, ff. 27v-33v, *Medios que propuso el Padre Fray Juan de Castro....*

¹⁰⁸ MARILUZ URQUIJO, *Bilbao y Buenos Aires...*, p. 21-22.

¹⁰⁹ GARCÍA FUENTES, *El comercio español...*, p. 172.

¹¹⁰ MOUTOUKIAS, *Contrabando y control...*, 221 pp.

instrumentos que venían a implementarse no se llamaron *compañías comerciales*, aunque guardaban similitudes con ellas, sino *navíos de registro*.

➤ **Antecedentes y características de los navíos de registro**

Ahora bien, si las soluciones a los problemas planteados no se pensaban resolver en función de compañías comerciales apoyadas directamente por un gobierno central, a la usanza inglesa, francesa u holandesa, entonces ¿qué dispositivos se pusieron en marcha? Un problema que puede presentarse de la siguiente manera: ¿Cómo se tradujo el ánimo de sobreponerse al contexto global que resultaba adverso para la monarquía española, de qué manera ésta reaccionó y en qué consistió tal respuesta? Es verdad que en un primer momento la discusión sobre cómo alterar el vínculo con Indias giró en torno a la adopción de las modalidades “europeas”, pero una calca simple de las compañías comerciales no era suficiente para responder a los desafíos que entonces preocupaban al rey, a sus consejos y aun a varios de sus vasallos. Asimismo, las posibles modificaciones no siempre fueron del agrado general, eran a fin de cuentas debates constantes, cargados de resistencias por parte de los sectores que vieron en su implementación un desarrollo que socavaba los intereses formados en torno al sistema de contacto efectuado por flotas y galeones. Como advertí, las medidas dispuestas no fueron compañías comerciales, en cambio se recuperó una práctica antañona, esto es, el envío regular de navegaciones sueltas, los llamados navíos de registro. ¿En qué consistieron estas licencias de navegación, o bien, los *registros*, como sistema de contacto?

Este apartado se centra en describir y analizar los medios que fueron elegidos para atender la situación revelada por el avance extranjero y la creciente apertura comercial que fomentaban en América, tanto por intermediación de agentes hispánicos, como de forma directa (es decir, sin estos intermediarios). Este recuento, aunque sucinto, será útil para dimensionar las distintas facetas de dicho sistema y la forma en que el contexto particular de la Monarquía española lo modeló. Después de revisar la configuración de los *registros* podré señalar, en ápices posteriores, su puesta en práctica a partir de un caso específico y los problemas que surgieron para la aceptación de estas disposiciones. Considerando que estos

medios de contacto implicaron intentos por parte del gobierno monárquico para inmiscuirse en el desenvolvimiento de las jurisdicciones que así serían articuladas, será a partir del mismo caso que podré explicar los objetivos que tuvieron tales intervenciones y así corroborar si éstos se cumplieron o no. En particular, importa cuestionar si los *registros* permitieron reunir los recursos y voluntades necesarias para efectuar los trayectos, cómo y a cambio de qué.

Retomemos algunos puntos. El sistema de contacto desarrollado por la Monarquía hispánica en el siglo XVI tenía por objeto reducir las vías navales que enlazaban a España con América, para controlarlas y defenderlas con el menor gasto posible; esto es el ya tratado sistema de flotas y galeones. Este ordenamiento se hacía efectivo al limitar los puertos atlánticos y americanos facultados para realizar tales intercambios, para el caso del virreinato septentrional estaba el puerto de Veracruz y para el meridional aquellos de Cartagena y Portobelo. Las provincias americanas que quedaban por fuera de este régimen debían, en principio, contener sus rutas comerciales a las admitidas por el gobierno peninsular, ciñéndose a las vías de navegación que les estaban indicadas o bien a través de las vías terrestres que los unían con los virreinos novohispano y peruano. Sin embargo, éstas no fueron las únicas formas de contacto contempladas. A la par de las flotas y los galeones también existieron los avisos, los navíos de azogues, aquellas embarcaciones destinadas al comercio de esclavos y los navíos de registro, todos ellos formaban parte del vaivén regular de naves que surcaban el Atlántico.

Lo que importa remarcar es que los intercambios navales en el Atlántico con los espacios que aquí más nos interesan, es decir, tanto Guatemala como Buenos Aires, sí tenían lugar de forma legal. Efectivamente, su participación en el comercio estaba admitida parcialmente y bajo ciertas circunstancias. Por un lado tenemos las mercedes comerciales otorgadas a los vasallos de la gobernación del Río de la Plata (que hasta 1617 incluía a Paraguay) vigentes desde principios del siglo XVII (particularmente aquellas de 1602, 1618 y 1622). A través de estas concesiones los vecinos estaban habilitados para comerciar con Brasil, Guinea y las islas más próximas a su territorio.¹¹¹ La historia de las mercedes, excepciones y aun críticas

¹¹¹ MOUTOUKIAS, *Contrabando y control* ... p. 70-81.

que caracterizaron a esta apertura del Río de la Plata han sido motivo de densos análisis, esto incluso después de la unión de las coronas de España y Portugal (1580-1640), ya que los contactos no dejaron de ocurrir pese a la desincorporación lusitana del imperio español.¹¹² Por otro, en Guatemala el contacto era realizado con navíos desgajados de las flotas que circulaban por la vía oficial, es decir, aquellas encaminadas hacia la Nueva España. Estos navíos se desviaban hacia Centroamérica y desde entonces la “flotilla de Honduras” se caracterizó por ser “mixta”, es decir, cargada de mercancías y enseres defensivos, llanamente militares.¹¹³ El retorno hacia España de estos buques también estaba contemplado, debían reincorporarse a los convoyes que desde Veracruz desandaban el camino, pasando por la Habana, para iniciar su regreso a la península. Lo importante es que el contacto directo entre España y Guatemala estaba contemplado como parte íntegra de las flotas, pero esto se modificó en 1633, ya que a partir de entonces la flotilla debió permanecer incorporada a la flota novohispana, sólo que en su lugar quedaría implementado el uso de navíos de registro cuando fuere necesario establecer un contacto directo.

En paralelo a estas formas de contacto importa recuperar algunos aspectos sobre los medios defensivos dispuestos en América. En general, la tarea defensiva de estos territorios hispánicos recayó sobre los gobiernos locales y las milicias que las autoridades allí asentadas eran capaces de reunir para tal propósito. Aunado a ello se encontraban los presidios y plazas fuertes (con sus respectivas guarniciones y armamento) ubicadas en espacios estratégicos, principalmente en los puertos (tales como Acapulco, Cartagena, La Habana, Portobelo, Santo Domingo, Veracruz o Manila), que debían servir como medios defensivos capaces de entorpecer cualquier ataque o amenaza.¹¹⁴ Aunado a estos instrumentos, principalmente

¹¹² Sobre estos contactos tempranos concentrados en la primera mitad del siglo XVII, nos remitimos al ya referido MOUTOUKIAS, *Contrabando y control...*; CANABRAVA, *O comercio Portugues...*; MOLINA, *Las primeras experiencias...*; centrado en el siglo XVIII, también es fundamental la obra de: JUMAR, *Le commerce atlantique...*

¹¹³ CABALLERO JUÁREZ, *El régimen jurídico...*, pp. 236; ACUÑA ORTEGA, “La reglamentación del comercio...”, p. 7-9; MACLEOD, *Historia socioeconómica...*, pp. 132-136. REICHERT, “Comercio legal e ilegal...”, pp. 323-350.

¹¹⁴ Un panorama general sobre los medios defensivos en América durante el dominio español, especialmente en el siglo XVIII, pero sin dejar de lado las dos centurias anteriores se encuentra en: MARCHENA FERNÁNDEZ, *El ejército de América...*, 588 pp.

terrestres, deben considerarse el conjunto de armadas navales dedicadas a salvaguardar el tráfico marítimo que escoltaban a las flotas y los galeones, y que en el caso específico de aquellas ancladas en territorios americanos estaban limitadas a la Armada de Barlovento (en las costas del Atlántico) y a la del Mar del Sur (es decir, aquella situada en los litorales del Pacífico).¹¹⁵

Sin embargo, estos tampoco eran todos los elementos militares que componían y sustentaban al aparato bélico dispuesto en los territorios ultramarinos. En este sentido y en directa relación con el conjunto de navegaciones alternativas que he mencionado, también debe añadirse al conjunto de medios de contacto transoceánico el envío de socorros militares a espacios que requerían robustecer sus medios defensivos, contacto que se efectuó a partir, precisamente, del uso de naves sueltas. En efecto, dentro de la monarquía española existió la práctica recurrente de enviar socorros a los sitios que se hallaban en una situación de amenaza, o bien, a aquellos considerados de frontera, como lo eran (sin ánimo de ser exhaustivo y limitándome a aquellos fuera de Europa): Filipinas, el norte de la Nueva España, Centroamérica y el Caribe o los territorios al sur de las provincias de Chile y Buenos Aires.¹¹⁶ Evidentemente, la circulación de efectivos militares y suministros es un aspecto esencial para sostener cualquier esfuerzo de guerra, sin importar el contexto, ya fuera entonces o en la actualidad, en Europa o en los lugares más recónditos del planeta dominados por el monarca español.

¹¹⁵ Sobre el particular se encuentra la reciente obra de: MIRA CABALLOS, *Las Armadas del Imperio...*, 352 pp.; o bien, el artículo del mismo autor, MIRA CABALLOS, “El sistema naval español...”, pp. 39-54; asimismo, aquí cabe mencionar la existencia de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias y las capitanas y almirantas que acompañaban a cada flota enviada a América. Que, si bien escoltaban a los navíos que realizaban el contacto trasatlántico, estos barcos no estaban considerados como parte de las defensas en el continente americano.

¹¹⁶ El tema de las fronteras en la Monarquía española ha sido objeto de bastantes trabajos en los últimos años, si bien ya he mencionado algunas obras en la primera parte de esta exposición, aquí las retomo junto a otras que son de igual interés. Sobre el caso filipino: MANCHADO LÓPEZ Y LUQUE TALAVÁN (coords.), *Fronteras del mundo hispánico...*, 414 pp.; sobre la relación entre el sureste asiático y el espacio rioplatense: HERZOG, *Frontiers of Possession...*; sobre el espacio rioplatense: QUARLERI, *Rebelión y guerra...*; en cuanto al Caribe y Centroamérica: PINZÓN RÍOS, “Frontera meridional novohispana...”, pp. 343-362; ESPINO LÓPEZ, “Sobre la creación de fronteras...”, pp. 157-184; otras obras que abordan éstos y otros espacios y problemáticas sobre los territorios hispánicos liminares son: TRUCHUELO Y REITANO (eds.), *Las fronteras en el mundo atlántico...*, 527 pp.; GASCÓN, *Periferias imperiales y fronteras coloniales...*, 256 pp.; ESPINO LÓPEZ, *Fronteras de la Monarquía...*, 877 pp.; FAVARÓ, MERLUZZI Y SABATINI (eds.), *Fronteras. Procesos y prácticas...*, 702 pp.; BERTRAND Y PALANAS (dirs.), *Les sociétés de Frontière...*, 414 pp.; PÉREZ GERARDO (coord.), *Vivir en los márgenes...*, 326 pp.

Para nuestro análisis, uno de los referentes más significativos de este tipo de prácticas de apoyo militar es aquel de los socorros a Filipinas efectuados en la primera mitad del siglo XVII, durante la tregua pactada con Holanda como respuesta a su avance en las islas de la especiería, en Asia. De hecho, el aspecto fronterizo de Filipinas guarda cierto paralelismo con el caso rioplatense que aquí retomaré, pues ambos espacios (Asia y Sudamérica) fueron el centro de atención de un ríspido debate sobre la precisión geográfica de la línea de Tordesillas, cuya correcta ubicación resultaba determinante para respaldar la pertenencia (o no) tanto del Río de la Plata como de las islas Molucas a los dominios españoles.¹¹⁷ El avance de las Provincias Unidas en Asia azuzó al gobierno de Felipe III a organizar y enviar un conjunto de embarcaciones al archipiélago con el ánimo de reforzar el aparato militar allí desplegado, antes siquiera de que reiniciaran las hostilidades. Sin ahondar demasiado, estos envíos resultaron ser rotundos fracasos, pues a las inclemencias del clima se aunaron los problemas para concentrar armas, hombres y suministros en un mismo lugar y con un mismo objetivo, condiciones que sobrepasaron las capacidades de los funcionarios de la Casa de la Contratación y el Consejo de Indias.¹¹⁸ El antecedente mencionado tiene otro aspecto significativo y es que, del mismo modo en que el autor que investigó estos episodios centró su estudio en la figura de un capitán y la participación que éste tuvo en los socorros filipinos, aquí el papel protagónico (como he anticipado y veremos más adelante) también recae sobre otro capitán que obtuvo las licencias de navegación necesarias para viajar con navíos de registro hacia otras fronteras de la Monarquía.

Efectivamente, resulta importante insistir en los antecedentes que fundamentaron el envío de naves sueltas a territorios alejados de la península ibérica, pues los instrumentos que estaban siendo habilitados por el gobierno monárquico para socorrer a sus dominios conjugaron tanto medios existentes de contratación mercantil, como aquellos de reclutamiento y apoyo bélico utilizados para sostener frentes de batalla en la propia Europa. De manera que lo que resulta

¹¹⁷ La importancia de esta demarcación es retomada en: HERZOG, *Frontiers of Possession...* y BRENDECKE, *Imperio e información...*

¹¹⁸ La obra que aborda estos socorros y la participación que tuvo en ellos el capitán Alonso de Contreras es: CALVO, *Espadas y plumas...*

novedoso es la conjugación de distintos elementos que permitieran responder al unísono a las necesidades de comercio y defensa de los territorios hispánicos. Esos instrumentos fueron precisamente los navíos sueltos, o bien, navíos de registro. Su nombre se debe a que no realizaban su viaje necesariamente bajo el resguardo de los convoyes defensivos, por lo que en muchas ocasiones navegaban por su propia cuenta y riesgo. No obstante, en la práctica (como también veremos más adelante) esta particularidad no siempre era seguida al pie de la letra ya que, de ser posible, los *registros* aprovechaban el apoyo militar de las armadas y escoltas hasta que cada una tuviera que desviarse hacia su destino específico.

Como quedó dicho, los *registros* funcionaron de manera paralela al sistema de flotas y galeones, haciendo viajes hacia múltiples puertos soslayados por las rutas convencionales. De hecho, si bien su uso para el caso rioplatense se formaliza en 1622 y, como dije, en 1633 para el guatemalteco, la posibilidad de realizar navegaciones por estos medios era una opción que existía desde el siglo XVI, previo a la consolidación del sistema de flotas y galeones.¹¹⁹

Ahora bien, hay que diferenciar los *registros* de los medios de intercambio que las provincias antes mencionadas tenían permitido utilizar, es decir, las mercedes para el caso rioplatense y la flotilla para el guatemalteco. Estas últimas son resultado de una legislación habilitada por el monarca que favorecía a los vecinos de dichos territorios, un beneficio restringido para los comerciantes locales con el fin de alentar el poblamiento de ambas regiones y mantenerlas abastecidas de recursos. Mientras tanto, los *registros* fueron licencias reales otorgadas a los comerciantes (es decir a individuos particulares, o bien, agentes privados) que frecuentaban las plazas andaluzas de Sevilla o Cádiz, por las cuales se les facultaba para realizar viajes directos a los espacios americanos, viajes que además estaban debidamente fiscalizados por la Casa de la Contratación. Estos permisos y las autorizaciones necesarias para obtener una de estas licencias eran prerrogativa de la Corona, de manera que, aunque eran consideradas navegaciones “extraordinarias”, siempre estuvieron fundamentadas en que la posibilidad de realizar una navegación por

¹¹⁹ Sobre su uso en la primera mitad del siglo XVI puede verse: ALFONSO MOLA, “El tráfico marítimo y el comercio...”, pp. 105-129; ALFONSO MOLA, “Armadores y flota mercante colonial...”, pp. 487-528; BORDEJÉ Y MORENCOS, *Tráfico de Indias...*, pp. 18-33.

fuera del sistema que favorecía a los comerciantes de Sevilla y Cádiz (es decir, el de *flotas y galeones*) era, a fin de cuentas, una decisión que competía exclusivamente al monarca y sus consejos.

Entre los puertos considerados por estas modalidades de contacto, menos recurrentes, pero complementarios a los circuitos transatlánticos que articulaban a España con los virreinos americanos, se encontraban precisamente los espacios de Guatemala y Buenos Aires, pero también Cuba, Caracas, Campeche, Cumaná, La Guaira, Maracaibo, Margarita, Nueva Córdoba, Río de la Hacha, Santa Marta, Tabasco, Trinidad, Santo Domingo y Puerto Rico;¹²⁰ como puede verse en el cuadro 2.

CUADRO 2: Navegaciones sueltas a Indias, 1650-1700 (por decenios)

	Nueva España	Tierra Firme	Cuba	Santo Domingo	Puerto Rico	Honduras	Buenos Aires	Puertos venezolanos
1650-1659	4	-	1	2	2	3	2	-
1660-1669	1	-	4	3	-	1	-	3
1670-1679	2	3	-	-	-	-	2	4
1680-1689	-	-	2	1	1	8	5	5
1690-1699	1	1	1	1	-	-	4	5
Total	8	4	8	7	3	12	13	17

Fuente: Lutgardo García Fuentes, *El comercio español con América, 1650-1700*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1980, pp. 171-172. El autor aclara que es una serie incompleta.

¹²⁰ GARCÍA FUENTES, *El comercio español...*, p. 171-172; JUMAR, *Le commerce atlantique*, p. 91.

Si bien la importancia de estos medios se ha subrayado a partir de las licencias comerciales concedidas para comunicar a la región del Río de la Plata con España, no es baladí remarcar que los *registros* permitieron vincular a la península con más regiones de la Monarquía española y que, además, como he insistido, no sirvieron únicamente para efectuar funciones económicas. Esta forma de navegación fue el medio elegido para dar continuidad al contacto ultramarino directo con estos espacios americanos que, en cierto sentido, resultaban secundarios respecto a los virreinos, los cuales ya tenían dispuesta una forma de contacto oficial. Los *registros* fueron entonces un instrumento de alcances geográficos amplios, cuya finalidad, además de permitir los intercambios mercantiles que también tendrían por resultado la atracción de posibles colonos, era atender las necesidades administrativas y militares de la monarquía en los espacios comprendidos bajo dicho ordenamiento.

Ahora bien, retomando lo dicho párrafos arriba, importa subrayar la creciente regularidad del sistema de *registros* en la segunda mitad del XVII, lo cual, además, contrasta con aquella alcanzada por el sistema de flotas y galeones en esos precisos momentos. Así lo menciona García Fuentes, y deja constancia de ello en el cuadro 3, adjunto, (mismo que dialoga con el previamente expuesto, también expresado en decenios), en donde despliega el balance de las flotas que conectaron a España con Nueva España y Tierra Firme.¹²¹ Reunir ambos cuadros responde a un ejercicio que permite prestar atención a la periodicidad de los viajes. Este autor apunta la intermitencia irregular entre las flotas, especialmente aquellas dirigidas a Tierra Firme, la cual prevalece y, conforme avanza el siglo, termina por hacerse más patente. Así, si bien la media era de una flota cada dos años a Nueva España y de una cada tres a Tierra Firme, entre 1653 y 1658 sólo se despacha una a Tierra Firme, lo cual ocurre nuevamente entre 1664 y 1672, y entre 1678 y 1700. Esto aunado a otro detalle, pues el cuadro también facilita advertir una tendencia a la baja en el número de flotas despachadas en general. En efecto, los vacíos referidos desentonan con la creciente asiduidad con que se envían *registros* precisamente en esos momentos. Lo anterior revela que la necesidad de establecer vínculos (no sólo

¹²¹ GARCÍA FUENTES, *El comercio español...*, p. 164-165.

comerciales) con otros territorios se hizo manifiesta a partir de la diversificación de los puntos de contacto ubicados en las orillas del Atlántico americano y que, para efectuarlos, se recurrió al sistema de navegaciones sueltas. Efectivamente, este escenario aduce que los *registros* ocuparon y compensaron el lugar dejado por la creciente ausencia de flotas; un hecho que resulta particularmente cierto en el caso del virreinato meridional.

CUADRO 3: Las flotas en la segunda mitad del siglo XVII (por decenios)

	Nueva España	Tierra Firme	Total
1650-1659	6	5	11
1660-1669	5	4	9
1670-1679	5	3	8
1680-1689	4	2	6
1690-1699	5	2	7
Totales	25	16	41

Fuente: Lutgardo García Fuentes, *El comercio español con América, 1650-1700*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1980, p. 164.

En efecto, los espacios americanos se encontraban en un contexto ya referido, es decir, de pujanza extranjera tanto comercial como militar. Por lo tanto, los antecedentes de estos medios de contacto (los navíos de registro) existieron en el plano comercial, avocados al abasto de materiales básicos para la vida dentro de las provincias hispánicas, pero aquí importa recuperar y subrayar que también los hubo en el militar, pues los *registros* cumplieron funciones centradas en el suministro y transporte de tropas, autoridades y armamento. Sin embargo, el funcionamiento de los *registros* resultó en un orden que, aunque admitido para realizar viajes transatlánticos, no estaba poniendo en tela de juicio —al menos no durante el siglo XVII— la preeminencia de las vías “tradicionales” que unían ambas orillas de este océano. No hace falta precisar que al recurrir a los *registros* como vía de acceso a los contactos ultramarinos no se estaba garantizando un camino exento de obstáculos.

Las licencias que habilitaban estas navegaciones podían surgir de la gestión efectuada por el o los interesados ante el Consejo de Indias, o bien, podían resultar de la respuesta que los interesados dieran a los pregones públicos emitidos por dicho Consejo (canalizados por la Casa de la Contratación). A través de éstos se ofertaba una licencia para así responder a la necesidad, muchas veces militar, de que se efectuara un viaje con ciertas características y hacia un destino específico. Los titulares de estas autorizaciones, (que funcionaban como un contrato que adquiriría la forma de una cédula real), cuyas partes eran el rey a través del Consejo de Indias y el capitán o armador del viaje, tenían que cumplir dos requisitos para obtener el permiso para viajar y comerciar con la provincia en cuestión. En sí, el rey otorgaba esta gracia a cambio de un “servicio”, mismo que incluía el pago de sumas importantes de dinero a las cajas reales, pero que generalmente también contemplaba el transporte de autoridades civiles, militares y religiosas, así como el traslado de órdenes, correo, armas, soldados y suministros. Por otra parte, una vez obtenidas, las licencias pasaban a ser propiedad del interesado, por lo que podía quedar sujeta a venta o transferencia a un tercero. Así, los requisitos para hacerse de una de estas licencias eran un pago sustancial de dinero y la prestación de un *auxilium* al rey. Estos contratos también son referidos como *asientos*, es decir,

contratos de aprovisionamiento firmados por el gobierno con agentes privados. Lo anterior significa que para entender las navegaciones que aquí analizo hace falta centrarnos en algunos aspectos referentes a las prácticas de reclutamiento y suministro militar que estaban vigentes en la segunda mitad del siglo XVII y que fueron parte esencial dentro de la preparación de los viajes efectuados bajo este sistema. Finalmente, recordemos que las compañías de comercio implementadas en otros espacios europeos también tenían atribuciones militares, de manera que esta conjugación de propósitos no resulta ser una peculiaridad del caso español.

El envío de armamento, soldados y municiones a los distintos territorios que componían el entramado monárquico español fue un problema constante. En este sentido, si bien el abasto de los frentes europeos tomó precedencia frente a los americanos, éstos no quedaron totalmente desatendidos.¹²² Lo anterior revela un aspecto fundamental: los esfuerzos necesarios para solventar todas las exigencias militares del momento estaban en aumento y con ello sus costos, todo lo cual redundó en la puesta a prueba de la capacidad de la Monarquía española (y para el caso, de todas las potencias del momento) para atender y financiar cada uno de los frentes abiertos en sus dominios, que además estaban dispersos y lejanos entre sí.¹²³

La posibilidad de conseguir los recursos militares necesarios, ya fuera dinero, suministros o soldados para la defensa de las vías de contacto con América, o bien, la Carrera de Indias, motivó al gobierno español (como a muchos otros estados europeos) a buscar una posible solución en el apoyo de la iniciativa privada, esto es, precisamente, en los asentistas que estuvieran dispuestos a satisfacer las demandas monárquicas para mantener operativos y en buen estado sendos aparatos bélicos.¹²⁴ Este aspecto ya lo hemos abordado al tratar la forma de financiamiento que sustentó a las armadas que escoltaban a las flotas y los

¹²² ESPINO LÓPEZ, “Armas para las Indias...”, pp. 189-210; aquí importa recuperar lo dicho sobre el caso Centroamericano, ya que esta serie de envíos matizan la idea de que dicho espacio quedó olvidado por el gobierno peninsular, *cfr.* REICHERT, “El Caribe centroamericano...”, pp. 111-139.

¹²³ Circunstancias que no estaban limitadas al caso español, en general, este repunte del tamaño y costos de los ejércitos fue una realidad válida para todas las potencias europeas del momento, *vid.* ANDERSON, *Guerra y sociedad...*, especialmente el cap. 2.

¹²⁴ HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, “Contractor State, Carrera de Indias...”, pp. 141-174.

galeones, es decir, el asiento de la avería, mismo que comenzó a ser administrado por una corporación en particular, el Consulado de Comerciantes de Sevilla. Pero, como vemos aquí, los asentistas privados no sólo sirvieron para aportar dinero y crédito como lo hizo repetidas veces esta corporación, también hubo quienes cooperaron con labores centradas en el abasto de comida, armamento, pólvora, embarcaciones (incluida su construcción y preparación para realizar viajes trasatlánticos), al igual que, por supuesto, el reclutamiento de nuevos soldados.¹²⁵ La atención puesta por la historiografía sobre el conjunto de personas dedicadas al aprovisionamiento de los ejércitos revela un grupo de intermediarios que resultan verdaderos empresarios de la guerra, o bien, “empresarios-militares”, mismos que han sido denominados como los nuevos *bellatores* del rey, esto es, un grupo que, hacia mediados del siglo XVII, encontró en la carrera de las armas una forma de acumular privilegios y mejorar tanto su posición social y económica individual, como también la de sus familiares y allegados.¹²⁶ Lo anterior como parte de las condiciones pactadas en los diferentes asientos y particularmente en aquellos para reclutamiento de soldados, donde el rey transfería a un privado la facultad para que fuera él quien designara al resto de la oficialidad necesaria para conformar una compañía de infantería.

Ahora bien, la concertación de estos asientos de abasto y reclutamiento consistía en una negociación y, eventualmente, el acuerdo entre un particular y la Corona para que el primero entregase los bienes convenidos en el tiempo, forma y lugar determinado (tratos que llegaron a incluir el transporte marítimo al punto especificado), ello a cambio de una compensación monetaria o en especie. En efecto, los beneficios del sistema no sólo se traducían en rentas económicas para el asentista, ya que otra forma de recompensar el servicio prestado al rey consistió en la obtención, como dije, de nombramientos y cargos en los escalafones del

¹²⁵ ANDÚJAR CASTILLO, “Empresarios de la guerra y asentistas...”, pp. 375-394; asimismo, un autor que ha tratado estos asientos es: RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, “*Patentes por soldados...*”, pp. 37-56; RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, “Asientos y asentistas...”, pp. 61-98; HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, “*Contractor State. Carrera de Indias...*”, pp. 141-174; JIMÉNEZ ESTRELLA, “Los nuevos bellatores de Su Majestad...”, pp. 387-413; CARRASCO GONZÁLEZ, *Los instrumentos del comercio colonial...*, pp. 165-167.

¹²⁶ Esta nomenclatura deriva, principalmente, de las investigaciones efectuadas por: ANDÚJAR CASTILLO, “Empresarios de la guerra y asentistas...”, pp. 375-394; JIMÉNEZ ESTRELLA, “Los nuevos bellatores de Su Majestad...”, pp. 387-413; HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, “*Contractor State, Carrera de Indias...*”, pp. 141-174.

ejército, lo que, del mismo modo, abría la posibilidad de abonar a la carrera militar de los individuos que pactaban estos contratos. La posibilidad de patrimonializar estos servicios fomentó la continuidad de estas prestaciones a través de generaciones, mismas que se consolidaron como verdaderos linajes configurados en torno a los auxilios proporcionados al rey a lo largo de un cúmulo de vidas.¹²⁷ Por estos motivos el servicio al monarca funcionaba, muy particularmente para los miembros de naciones extranjeras, como una vía para reforzar los lazos que unían a estos intermediarios con la Monarquía española; su puesta en práctica sirvió para reafirmar la lealtad profesada al rey, pero cuyo correlato siempre fue que así se podía acceder a los beneficios, mercedes y recompensas derivadas del auxilio proporcionado. Satisfacer las urgentes necesidades materiales del momento generó un polo de atracción que vio en tales dinámicas un medio para hacerse de una amplia gama de distinciones y remuneraciones. De hecho, una de las características propias de este sistema fue que la constante necesidad de recursos habilitó el acceso a los rangos del ejército por vía venal, es decir, que los nombramientos estaban sujetos a compra, una práctica donde la moneda de cambio podía ser precisamente la “mercancía humana” requerida para satisfacer la recluta militar.¹²⁸

Efectivamente, conforme fue avanzando el siglo XVII los asientos pasaron de ser un contrato centrado en la provisión de hombres a cambio de una suma de dinero, a unos “mixtos” donde el pago era en circulante y contraprestaciones, hasta que finalmente el principal motivo para concertar este tipo de asientos (después de 1680) era la obtención de las patentes de oficiales en blanco (esto es, una acreditación como oficial firmada por el rey) y los “suplimientos” (títulos reales que eximían a los dueños de las patentes de los años de servicio que eran requisito para poder ser acreditados como oficiales), pues ambos documentos estaban sujetos a un mercado privado, en el cual el asentista principal obtenía el grado máximo dentro de la oficialidad al tiempo que intercambiaba estos documentos con otros particulares, quienes a su vez ofrecían el dinero o los reclutas necesarios para satisfacer el contrato original a cambio de que su nombre fuera el que figurara en el

¹²⁷ JIMÉNEZ ESTRELLA, “Los nuevos bellatores de Su Majestad...”, pp. 387-413.

¹²⁸ ANDÚJAR CASTILLO, “Empresarios de la guerra y asentistas...”, pp. 375-394.

espacio en blanco de la patente. Esta dinámica revela la extensión de la venalidad a la que estaban sujetos los cargos militares y que, además, la necesidad obligó a dejar de lado la rigurosidad exigida a los solicitantes de estos puestos, quienes podían suplir años de méritos, experiencia y habilidad en el campo de batalla con un pago en dinero o concriptos, ambos destinados a sustentar el aparato militar.

Ahora bien, retomando el caso que aquí nos importa, el sistema de navíos de registro tenía ciertas particularidades. Ya he dicho que los requisitos para concertar una de estas licencias o asientos eran dos principalmente. En cuanto al costo de la licencia, éste se calculaba en proporción a la suma de toneladas de los barcos que estuvieran prestos a realizar el trayecto; efectivamente, las licencias podían comprender más de un navío. El monto a pagar por tonelada fue variando en el tiempo, así, para el caso rioplatense pasó de 12 pesos de a ocho por tonelada en 1656, a 28-34 pesos de a ocho a finales de este siglo.¹²⁹ A estas sumas se añadían multas causadas por el retraso de la salida de las naves según lo pactado con el armador del viaje; también podían considerarse ayudas de costa (es decir, apoyos monetarios por parte de la Real Hacienda) en caso de estar justificadas; el impuesto de media anata, resultado de la concesión hecha al armador o capitán, también debía cubrirse;¹³⁰ y debía tenerse en cuenta toda posible adecuación en el número de toneladas, lo cual derivaba en un cambio en el monto final a pagar, ya fuera por cualquier cambio en los barcos a ser utilizados y su capacidad de carga o como consecuencia de un ajuste en el arqueamiento de los mismos (esto es, un cálculo de su capacidad de carga que era presentado por el dueño de las naves, pero luego corroborado por el piloto mayor de la Casa de la Contratación). Asimismo, estos permisos daban pie a otras prácticas que reportaban ingresos a la Corona, ya fuera por las propinas y donativos que agilizaban su otorgamiento, los préstamos que los capitanes facilitaban al rey (montos que eran devueltos por las Cajas Reales de los

¹²⁹ MOUTOUKIAS, *Contrabando y control ...*, p. 77-79.

¹³⁰ Este impuesto gravaba, desde 1631, la obtención de un cargo u oficio y correspondía a la mitad del sueldo del primer año de ejercicio. Asimismo, estaba extendido a todas las mercedes otorgadas por el rey u otras autoridades, como era el caso de los *registros* o, también, por el nombramiento al capitán de los navíos como tal, bajo el entendido de que en el caso de estas licencias el monto correspondiente era calculado en función del costo total de la misma, que a su vez dependía del número de toneladas admitidas en cada permiso. Sobre el impuesto *vid.* PIQUERAS GARCÍA, “Cédula de Felipe IV...”, pp. 165-190.

puntos de destino con un interés del 8% anual), la financiación de una parte del servicio de aprovisionamiento (es decir, la compra, por parte del armador, de las armas o la manutención de los soldados destinados al puerto de arribada), los ingresos por concepto de buques capturados en batalla (presas) y, finalmente, el pago de los indultos para la absolución de todas las causas judiciales que resultasen de cualquier fraude o contrabando que fuera descubierto a lo largo del viaje así admitido.¹³¹

Por lo anterior, vemos que los navíos de registro conjugaron distintas modalidades de asientos, tanto aquellos de reclutamiento, como aquellos concertados para el apresto de embarcaciones y aun los que sirvieron para obtener medios de financiamiento en la forma de adelantos de dinero. De manera que los individuos que obtuvieron estas licencias guardan semejanzas con los empresarios-militares que ejecutaban estos mismos contratos dentro del sistema de flotas y galeones, algo que, en consecuencia, diversificaba los medios e individuos dedicados al financiamiento de la defensa de las vías transatlánticas; efectivamente, la avería y su administración por parte del Consulado dejaron de ser los únicos pilares que alimentaban y aseguraban los medios defensivos.¹³² Por otro lado, es significativo el contraste entre los interesados en obtener el permiso para viajar a Indias (quienes tenían que aportar dinero para concretar sus pretensiones) y los arbitristas que proponían compañías comerciales y que, a diferencia de los primeros, esperaban ser recompensados por haber expuesto una solución a los problemas señalados en sus escritos. Así, un aspecto que distingue a los agentes privados que consiguieron la aprobación de sus empresas de contacto y que captaron la atención por parte gobierno, fue que éstos sí contemplaban las formas en que ayudarían a sufragar parte de los costos que sus propuestas conllevaban.

Finalmente, importa señalar que estos medios, conforme fueron puestos en práctica, generaron importantes antecedentes en torno a las condiciones que debían seguirse para su implementación, así como respecto a los beneficios y derechos que los capitanes o armadores obtenían al acordar uno de estos contratos.

¹³¹ MOUTOUKIAS, *Contrabando y control* ..., p. 84-92; JUMAR, *Le commerce atlantique...*, pp. 124-128.

¹³² HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, "Contractor State, Carrera de Indias...", pp. 141-174.

En otras palabras, los beneficios obtenidos por un capitán podían redundar en su rectificación para un caso futuro bajo el mando de otro individuo. En este sentido, importa señalar que los casos de las licencias obtenidas por Miguel de Vergara, que viajó con *registros* a Buenos Aires en 1669 y 1676 y aquellas obtenidas por el capitán que aquí será analizado, Juan Tomás Miluti, que viajó dos veces al mismo destino en 1672 y 1681, sirvieron como base para la regulación y la llamada “jurisprudencia” de estos envíos.¹³³ Entre las condiciones rectificadas en estos contratos, aquellas de mayor trascendencia para futuras expediciones fueron que la venta de las mercancías transportadas podía realizarse en las provincias de Buenos Aires, Tucumán y Paraguay, una vez pagados los derechos de entrada al puerto rioplatense (en el caso de los productos de hierro, estos podían pasar a Potosí siempre y cuando los mismos derechos de entrada fueran liquidados); pero, en caso de que no pudieran venderse, también se daba permiso al capitán de trasladarlas a Chile o al Alto Perú para ser comercializadas. También se estableció que el propietario tenía derecho de hacer dos viajes, con dos naves y un patache en cada ocasión, todo ello en un lapso de cuatro años. Finalmente, las autoridades locales no estaban autorizadas para inspeccionar los contenidos de los fardos transportados en las bodegas de los *registros*, limitándose a corroborar que el número de paquetes correspondiera con los que estaban anotados en el registro de embarque de cada nave. Del mismo modo, las autoridades (el gobernador, el cabildo u otros ministros) tenían órdenes de no interferir en la compra de cueros, ello para que el precio de la corambre fuera el de mayor comodidad para los beneficiarios de estas licencias, esto es, el más bajo posible.¹³⁴

En cuanto a los retornos de plata que estos navíos tenían permitido trasladar, a partir de 1677 podían transportar lo necesario para cubrir los derechos de entrada

¹³³ JUMAR, *Le commerce atlantique...*, pp. 119-123, la “jurisprudencia” que aquí refiero en torno a los *registros* es resultado del estudio que Fernando Jumar hizo para el caso de Buenos Aires, esto abre la posibilidad de que las licencias para otros espacios americanos hayan conformado una legislación a parte o que, como creo en lo personas, las licencias acordadas para viajar a Guatemala o Santo Domingo (por poner un ejemplo) hayan influido en la reglamentación de los *registros* de forma general y que entonces esta jurisprudencia sea, de hecho, menos local de lo que aquí queda dicho; asimismo, un recuento pormenorizado sobre estos permisos y las condiciones que favorecieron a cada capitán se encuentra en: MOLINA, “Una historia desconocida sobre los navíos de registro...”, pp. 11-100.

¹³⁴ JUMAR, *Le commerce atlantique...*, pp. 119-123.

a pagar en España, a su regreso, pero también y libres de otros gravámenes estaban considerados los montos necesarios para el pago de sueldos y gastos de la tropa, los gastos de la navegación, aquellos dedicados a saldar los préstamos acordados previo o durante el trayecto y, finalmente, el producto de las ventas de la carga autorizada en la licencia; aunque esto último con ciertas limitaciones respecto al monto total que podía retornarse, mismo que, no obstante, no siempre era respetado.¹³⁵

Ahora bien, existen otros aspectos en torno a la regulación de estos navíos que pasaron a formar parte de su jurisprudencia. Por una parte, el envío de armas, infantería u otros enseres bélicos debía efectuarse a título gracioso, como fue el caso con los *registros* del capitán Juan Tomás Miluti, que veremos con mayor detalle. En este sentido, el capitán de los *registros* también viajaba con compañías de soldados a bordo de sus buques, mismas que había levantado “a su costa”.¹³⁶ Por lo cual, como parte de las contraprestaciones derivadas de esta labor de reclutamiento y para que el asentista tuviera la autoridad necesaria para dirigir al conjunto de reclutas, también le era concedido el cargo de capitán de mar y guerra (puesto que comúnmente era ocupado por el dueño de las embarcaciones y cuya función era resolver posibles conflictos entre pasajeros y tripulación, así como el manejo de marineros y soldados en caso de hostilidades) o gobernador (es decir, gobernador del tercio, un oficial dedicado específicamente a comandar todas las compañías de infantería que viajaban como dotación de las naos).¹³⁷ Lo anterior ahonda en las similitudes entre los asientos concretados en este periodo, pues resultaba una práctica habitual que las contraprestaciones otorgadas por el rey a aquellos que lo auxiliaban con sus servicios consistiera en la concesión de rangos militares.

¹³⁵ JUMAR, *Le commerce atlantique...*, pp. 119-123; asimismo, MOUTOUKIAS, *Contrabando y control ...*, p. 72, 80-81, refiere una Cédula del 19 de noviembre de 1661 donde se permite a los *registros* exportar plata acuñada equivalente a no más del 50% del valor de las importaciones que los capitanes habían declarado embarcar al salir de España.

¹³⁶ RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, “*Patentes por soldados...*”, pp. 37-56, estas prácticas de alistamiento eran de una escala menor que los asientos, pero definían una práctica equivalente, es decir, que un particular alistara una cantidad de conscriptos (entre 50 y 100), pagando por su cuenta todo lo necesario, a cambio de su nombramiento como oficial del ejército y la obtención de las patentes y suplementos necesarios para formalizar la compañía.

¹³⁷ CABALLERO JUÁREZ, *El régimen jurídico...*, pp. 140-143.

Por último, quedaba restringido el otorgamiento de otra permisión semejante hacia el mismo puerto por un periodo de un año a partir de la salida de los navíos de la licencia en curso y, en caso de que fuera necesario alistar un navío de aviso, el dueño de la permisión vigente tendría prioridad para obtener el contrato necesario para alistar el viaje. Lo anterior implica que, al menos durante el tiempo de vigencia de la licencia, los beneficiarios de ésta eran los únicos capaces de hacer uso y aprovechar la vía de contacto; en otras palabras, las licencias implicaban un contrato de exclusividad comercial con el espacio en cuestión.¹³⁸ Algo que, como vimos, guarda semejanzas con los privilegios concedidos a las compañías comerciales y redundaba en los paralelismos entre tales instrumentos y el sistema de *registros*.

En este sentido, sólo una vez efectuados los pagos correspondientes para la concesión de la licencia y habiéndose determinado y acordado los servicios que el capitán proveería al rey, podía procederse a la preparación y carga del navío conforme a las estipulaciones de la Casa de la Contratación.¹³⁹ Para que el capitán o armador del viaje aprovechara el tonelaje comercial que tenía permitido trasladar era necesario establecer un aspecto de suma importancia, esto es, la admisión del maestro (o maestros) de los navíos comprendidos bajo la licencia. Estos personajes estaban obligados a registrar ante escribano todo lo que se cargara en el buque y funcionaban como verdaderas bisagras entre la administración monárquica y los mercaderes interesados en fletar sus haciendas en el *registro*. Su papel, por demás multifacético, incluía la preparación y alistamiento de las embarcaciones, la entrega de los registros de mercancías (expedientes que daban cuenta de lo embarcado) a la Casa, además de seguir y hacer cumplir las ordenanzas y normativas vigentes durante el proceso de planificación del viaje y a lo largo del mismo. De hecho, este punto permite señalar que los *registros* llegaron a conformarse como compañías de navegación, lo cual significa que eran un tipo de asociación mercantil con el objeto

¹³⁸ JUMAR, *Le commerce atlantique...*, p. 122

¹³⁹ FERNÁNDEZ LÓPEZ, *La Casa de la Contratación...*, cap. 5, el procedimiento incluía: la admisión del navío y de su maestro, luego se realizaban las visitas del navío para determinar si tenía la capacidad e instrumentos mínimos para realizar el viaje trasatlántico, finalmente se efectuaba el registro del navío, el expediente donde aparece el recuento de las mercaderías transportadas, el mercader que las embarca, destinatario y la relación de los impuestos satisfechos por cada comerciante.

específico de aprovechar el navío o navíos que estaban admitidos para comerciar con Indias. No obstante, no puedo afirmar que todos los navíos de registro se conformaran como compañías ni que en todos los casos se repitieran las mismas características que aquí mencionaré.

Ahora bien, en estas llamadas compañías los socios involucrados podían incluir al capitán o capitanes de los navíos y al dueño o dueños de las naves o a sus respectivos apoderados. Asimismo, desde su formación quedaba contemplada la selección del maestre que viajaría a bordo, quien también podía ser parte de los socios e interesados en las mercancías o incluso copropietario del navío sujeto a la asociación mercantil en cuestión. De manera que las modalidades implementadas para el alistamiento de los navíos de registro utilizaron, como era de esperarse, los instrumentos del comercio vigentes en los puertos andaluces, particularmente en Cádiz, durante la segunda mitad del siglo XVII.¹⁴⁰

Una de las características más frecuentes en este tipo de asociaciones, es decir, las compañías de navegación, era la ya referida copropiedad del navío, no obstante, no siempre ocurría así. Este fue el caso del capitán Juan Tomás Miluti, único dueño y capitán de los navíos utilizados a finales de la octava década del XVII para viajar a Buenos Aires bajo el sistema de registros, pero que de igual manera estableció una compañía con Pedro Velázquez Larios para que éste participara durante la navegación como maestre y capitán de uno de ellos. Otra característica era que las personas que establecían este tipo de asociaciones eran cercanas al tráfico marítimo y no era inusual que fueran los capitanes y gobernadores de las flotas en cuya conserva viajaría el navío en cuestión.¹⁴¹

Retomando el hilo, el propósito de la asociación, como dije, era el aprovechamiento del barco que realizaba el viaje trasatlántico, tanto a la ida como a la vuelta, beneficio que podía obtenerse de dos maneras. En primer lugar, estaban

¹⁴⁰ Un sistema que se remonta a la Edad Media, por otra parte, el término “compañía” era utilizado para referirse a cualquier tipo de asociación, en lo referente a estas compañías el análisis siguiente retoma lo dicho en la obra ya citada de: CARRASCO GONZÁLEZ, *Los instrumentos del comercio colonial...*, pp. 63-66 y 159-164; asimismo, importa recuperar otra importante obra que aborda estos aspectos: BERNAL, *La financiación de la Carrera...*, p. 230-232 y 258-270; cabe señalar que en ambas obras los viajes del capitán Miluti son utilizados como ejemplos de la puesta en práctica de las modalidades de financiamiento e instrumentos comerciales que analizan ambos autores.

¹⁴¹ CARRASCO GONZÁLEZ, *Los instrumentos del comercio colonial...*, p. 64.

las utilidades derivadas de los fletes de todo género de mercancías o “frutos de la tierra”, ingresos que quedaban complementados, en segundo lugar, con todos los negocios que los asociados hubieren pactado a realizar durante dicho trayecto en nombre de terceros. Tales actividades podían incluir encomiendas (como comisiones de compraventa de mercancías y su envío a Indias o el cobro de deudas formalizadas con personas asentadas en América) y consignaciones o conducciones (esto es, actuar como el mediador entre quien envía las mercancías y quien está designado para su venta). Ambas prácticas remiten a situaciones donde los socios operan como intermediarios de otros individuos y por su mano completaban un aspecto de los negocios que les eran confiados, todo ello a cambio de un porcentaje que era entregado una vez consumado el encargo. En el caso de las encomiendas, el costo de la intermediación rondaba entre el 1 y el 5% del finiquito entregado al comitente, mientras que a las consignaciones correspondía una comisión de 4.5%.¹⁴² Tampoco resultaba extraño que los individuos que recurrían a comisionistas solicitaran fiadores capaces de respaldar al intermediario en caso de que llegara a ausentarse (por muerte u otra causa), o bien, que optaran por designar apoderados cuya labor era directamente la supervisión del adecuado desarrollo de las actividades delegadas a otro.¹⁴³ El resultado evidente era que el número de personas que intervenían para asegurar el correcto desenvolvimiento de los negocios aumentaba y con ello los costos necesarios, pero también el número de agentes en quienes recaía la confianza de las personas de negocios que invertían sus capitales en tales empresas y, por supuesto, la posibilidad de que uno o varios de estos intermediarios no actuaran conforme a las expectativas del “agente principal” o comitente.¹⁴⁴ Finalmente, los ingresos y pérdidas que resultaban de estas prácticas eran repartidas entre los socios, algo que estaba determinado según si se trataba de encomiendas o consignaciones y que también dependía de si existía copropiedad o no del navío.

¹⁴² CARRASCO GONZÁLEZ, *Los instrumentos del comercio colonial...*, p. 77-79.

¹⁴³ CARRASCO GONZÁLEZ, *Los instrumentos del comercio colonial...*, p. 78-79.

¹⁴⁴ El problema del “agente principal” y las formas de solventarlo y promover la confianza entre mercaderes son analizados por: LAMIKIZ, “Social capital, networks and trust...”, pp. 39-61.

Las condiciones para establecer estas asociaciones incluían el tiempo por el que serían vigentes, normalmente limitadas al viaje de ida y vuelta, pero también otras relativas a los gestores o administradores que representarían a la compañía. El capitán del navío era quien quedaba asignado como representante del resto de socios por la duración de la travesía, éste era un nombramiento que correspondía a los propietarios de la embarcación. El individuo seleccionado no podía disponer libremente de la nave, pero en caso de contratiempos que afectaran sus capacidades de navegación, sí podía actuar sin el conocimiento del resto para repararla e incluso pedir préstamos para financiar las obras necesarias para continuar el viaje. Asimismo, el capitán-administrador podía proponer un maestro, aunque su nombramiento también era acordado en conjunto. No ocurre lo mismo con la gente de mar, el capitán estaba autorizado para contratar un piloto y al resto de la tripulación por su cuenta. Tanto maestro como capitán podían recibir una asistencia para casa y comida durante su estancia en América, pagada por los miembros de la compañía, aunque para el primero de ellos también podía establecerse un estipendio. Por último, la muerte de algún socio no causaba la disolución de la compañía. Cuando el navío era una copropiedad, los socios acordaban que sus respectivos herederos quedaban obligados a dar continuidad al contrato, pasando a ellos la condición de socio. Del mismo modo, cuando había un solo dueño del barco, los socios podían acordar que aquel que quedase vivo permanecería a cargo y tendría que llevar a buen término los contratos efectuados por el conjunto de involucrados.¹⁴⁵

El siguiente paso era el abasto de las provisiones o suministros necesarios para atravesar el Atlántico, esto es, los pertrechos de la nave. De igual modo, era necesaria la obtención de las mercancías que ocuparían las bodegas de los navíos, las cuales podían comprender las encomiendas y consignaciones pactadas con los socios de la compañía. En general, el sistema para financiar estos aspectos era el uso de préstamos a riesgo de mar, es decir, un contrato de préstamo cuya liquidación (del monto adelantado y los intereses acordados por las partes) estaba condicionada a una situación específica, a saber, el retorno a salvo de los efectos

¹⁴⁵ CARRASCO GONZÁLEZ, *Los instrumentos del comercio colonial...*, pp. 63-66.

sobre los que se hizo el préstamo, mismos que servían como garantía de pago; los cuales podían ser la propia nave, las mercancías embarcadas y el producto de su venta o, finalmente y menos usual que los anteriores, el sueldo o soldada del tripulante que solicitaba el préstamo.¹⁴⁶ Lo habitual era que quienes tomaban dinero a *riesgo* acudieran a una plétora de acreedores, pues éstos tampoco estaban dispuestos a prestar cantidades altas de numerario o mercancías y concentrar sus inversiones (en capital o en especie) en un solo individuo, con lo cual evadían que la rentabilidad de sus negocios estuviera supeditada al éxito de una sola transacción. Así, los interesados en aprovisionar sus navíos debían hallar distintas fuentes de crédito, dispuestas a satisfacer una fracción del monto necesario para alistar un viaje trasatlántico o que facilitasen las mercancías con las cuales efectuar los intercambios comerciales. En efecto, esto significa que desde la preparación y alistamiento de los navíos los armadores y capitanes ya habían comprometido buena parte de las ganancias que esperaban obtener, un endeudamiento que podía resultar en graves problemas de solvencia frente a los acreedores y, por lo tanto, abría la posibilidad de quiebras y suspensión de pagos (dificultades que podían resolverse frente a un tribunal o por medio de convenios entre las partes, por los cuales se establecían pagos parciales y esperas (plazos) para que el prestamista eventualmente recibiera el monto total).

En suma, el capitán o armador podía participar con su barco (o barcos), parte del capital necesario para su empresa o alistando y reclutando soldados, pero también podía completar el monto necesario para el alistamiento del viaje con la colaboración de muchos acreedores dispuestos a cooperar e invertir en su empresa. Recuperando lo visto en cuanto a las licencias para poder viajar a Indias, era el capitán quien las proporcionabas, y era asimismo el encargado de conducir la nave, tenerla bien dispuesta para el combate y mantener el orden y buen gobierno entre

¹⁴⁶ Tales préstamos también se utilizaban para financiar la construcción de los barcos o la compra de uno, también existía la posibilidad de que los acreedores cooperaran para el financiamiento de alguno de estos proyectos, conformándose como: “una especie de sociedad mercantil en la que su caudal inicial era fraccionado”, *vid.* CARRASCO GONZÁLEZ, *Los instrumentos del comercio colonial...*, pp. 81-114 y 159-164; BERNAL, *La financiación de la Carrera...*, este autor hace un recuento pormenorizado de los usos que se dieron de estos medios de financiamiento, las formas en que adquirieron y cómo fueron aplicados en la Carrera de Indias a lo largo de los siglos.

soldados y marineros durante la larga trayectoria intercontinental.¹⁴⁷ Importa reparar en la licencia, ya que de esta manera el capitán podía funcionar como el eslabón que articulaba a los comerciantes extranjeros con el tráfico mercantil con Indias. En otras palabras, por su intermediación como testaferro (es decir, prestanombres) se conseguía el permiso requerido para viajar legalmente, no obstante, el barco o barcos así admitidos terminaban siendo cargados por comerciantes foráneos y con mercancías que, por su origen, podían estar tan prohibidas como los agentes que las proporcionaban, de manera que la participación del capitán facilitaba prácticas que eran consideradas contrabando.¹⁴⁸

Este recuento sobre los instrumentos comerciales, los medios de reclutamiento militares y los asientos concertados para la preparación y alistamiento de los navíos de registro sirve para señalar los paralelismos que tal sistema de contacto guardó con las compañías comerciales implementadas en Europa. Asimismo, la intención es señalar con mayor precisión las diferencias que existían entre una y otra forma de organización mercantil/militar.¹⁴⁹ El primer aspecto que merece atención son las semejanzas en el rubro político y militar, en especial el hecho de que ambas modalidades de contacto fueron conformadas con facultades de esta índole. La discrepancia se encuentra en que los atributos políticos de las compañías comerciales resultan menos limitados en comparación con aquellos admitidos para los *registros*. Tal diferencia puede responder al hecho de que, en la monarquía española, algunas de las labores que llegaron a ser propias de las compañías comerciales (como la construcción de fortalezas, equipar flotas, establecer tributos, dictar leyes o administrar justicia) ya estaban contempladas

¹⁴⁷ Un análisis respecto al papel de los capitanes y sus funciones dentro de las Armadas de la Carrera de Indias puede consultarse en: CABALLERO JUÁREZ, *El régimen jurídico...*, especialmente el cap. 3, p.103-105, 141-143.

¹⁴⁸ Entendiendo contrabando como: “todos aquellos comercios declarados ilícitos por protagonizarlos agentes o mercaderías cuya presencia en los mercados indianos estaba expresamente prohibida”, definición de: OLIVA MELGAR, *El monopolio de Indias...*, 272 pp.; misma que es retomada, pero con importantes anotaciones sobre su diferencia respecto al concepto de fraude, por: LAMIKIZ, “Fiscalidad y fraude...”, pp. 213-248; CARRASCO GONZÁLEZ, *Los instrumentos del comercio colonial...*, pp. 159-164.

¹⁴⁹ Un análisis que atiende las características de las compañías comerciales creadas en Holanda e Inglaterra y en directa comparación con su desarrollo en España, aunque particularmente en el siglo XVIII, es el efectuado por: MATILLA QUIZA, “Las compañías privilegiadas...”, pp. 271-401; Sobre el caso neerlandés en Asia: VRENKEN, “The Dutch East India Company...”, 27 pp.; finalmente, una aproximación reciente al uso de compañías en los espacios americanos, pero centrada en el siglo XVIII es: RODRÍGUEZ GARCÍA, *Compañías Privilegiadas...*, pp. 13-76.

dentro de las funciones de otras instancias de autoridad, como lo eran los cabildos municipales o las audiencias dispuestas a lo largo del territorio hispánico. Lo que nos permite subrayar otro elemento, el espacio de acción de los *registros* estaba enmarcado principalmente dentro de la propia Monarquía y no fuera de ella o al menos no necesariamente.

Otra de las características que ha sido atribuida a las compañías comerciales —también llamadas *privilegiadas*— es la definición de un monopolio por parte del gobierno central sobre un territorio o producto específico en favor de los miembros de la compañía; tema que fue retomado, como vimos, en las discusiones en torno a la implementación de las compañías de comercio en territorios como Guatemala y Buenos Aires. No obstante, los capitanes de *registros* también podían verse beneficiados con privilegios análogos, donde su licencia quedaba establecida a funcionar en una región particular, con regulaciones encaminadas a controlar los precios de ciertos productos y, por último, inhibiendo la posibilidad de que otro capitán usara la misma vía durante la duración del viaje admitido por el monarca. En todo caso, en esta situación un aspecto que marca una diferencia importante es la existencia, aunque contradictoria, de múltiples instancias de monopolio, donde la extensión territorial de la monarquía hispánica daba cabida a una disposición fragmentada, en función de las disímiles provincias americanas que buscaban articularse con estos medios de contacto. Esto tenía por correlato que múltiples instancias de privilegio existieran sobrepuestas entre sí, algo que a su vez era resultado del aumento en el número de partícipes del contacto interoceánico, unos agentes que fueron admitidos por la propia Monarquía para incrementar sus fuentes de ingresos. Efectivamente, un colofón de tales circunstancias era que el monopolio atribuido al Consulado sevillano estaba siendo comprometido a partir de la implementación de los *registros*, es decir, por la propia Monarquía.¹⁵⁰

Lo anterior permite remarcar otra diferencia. En los casos inglés y holandés, uno de los motivos para formar *una sola compañía* era congregar las que entonces existían para evitar competencias internas. Este objetivo apuntaba a que tal

¹⁵⁰ Sobre esta valoración, pero centrada en la participación extranjera: OLIVA MELGAR, “La metrópoli sin territorio...”, pp. 19-74.

concentración fortalecería las capacidades bélicas de la compañía, necesarias para sostener un frente militar ante cualquiera que intentase socavar el régimen de monopolio bajo el que —idealmente— funcionaría la asociación, o bien, para facilitar el socavamiento del régimen de exclusividad propio de cualquier enemigo. En sí, el objetivo era reducir la competencia comercial interna al redirigirla hacia el exterior, así como reforzar militarmente tal efecto. La compañía privilegiada haría converger una amalgama de intereses particulares y públicos para velar al unísono por su cumplimiento.

Mientras tanto, los *registros* no funcionaron bajo tal unidad, ya que, si bien unas mismas personas podían beneficiarse de múltiples licencias a lo largo de los años, la concesión de los permisos no estaba vinculada con una asociación de particulares en exclusiva. Esta configuración acarrea posibles complicaciones, como que las personas involucradas velaran por su beneficio individual y no por el colectivo; otra forma del problema del “agente principal” antes mencionado. En todo caso, el contraste más significativo está no tanto en la personalidad jurídica que tenían las asociaciones o que quedaran bajo la administración de unos mismos directores, sino en que por un lado predomina la multiplicación de posibles entidades o personas favorecidas con las licencias para navegar a Indias y, por otro, lo que ocurre es un proceso inverso, es decir, de convergencia de un conjunto previo de sociedades en una instancia única, como lo fueron las compañías holandesas o inglesas.¹⁵¹

Ahora bien, en cuanto a las personas involucradas en el financiamiento de cada modalidad de contacto, recordemos que la monarquía española formalizaba las licencias para viajar con navíos de registro con un solo individuo. Esto es un primer vínculo de carácter marcadamente personalista. En otro momento, el capitán beneficiado con el permiso, por su parte y ya pactado el asiento, podía conformarse

¹⁵¹ Sobre la multiplicación de compañías en el contexto hispánico: CARRASCO GONZÁLEZ, *Los instrumentos del comercio...* p. 31, cuadro I.3, plantea índices de crecimiento del número de compañías y el monto de los caudales aportados por los socios para su conformación, esto en la segunda mitad del XVII, en 1650-1659 registra seis compañías, mientras que de 1690-1700 éstas aumentan a 16; en cambio, la convergencia es planteada por: MATILLA QUIZA, “Las compañías privilegiadas...”, pp. 271-28 y EMMER, “The organisation of global trade...”, pp. 109; ambos autores remarcan el papel estatal en la unificación de las múltiples compañías existentes en una sola organización, siendo las *vóór-compagnieën* (propias del caso holandés) y las *regulated companies* (para el inglés) las que quedaron sujetas a tal proceso.

como parte de una compañía cuyo objetivo era la concentración de los caudales e individuos necesarios para estructurar la empresa de contacto, la cual podía incluir al conjunto de capitanes, maestros y dueños de los navíos que realizarían el viaje intercontinental.¹⁵² En este escenario importa remarcar que las compañías así fundadas eran reducidas en tamaño, considerando que, además, no parece ser que quienes aportaban capital o mercancías para sustentarla, al hacerlo, pasaran a formar parte de la planta de socios que la constituían.¹⁵³ En cambio, las compañías comerciales lograron que una cantidad mayor de personas participara gracias a la emisión de acciones de responsabilidad limitada, o bien, al distinguir entre accionistas ordinarios (socios que aportan capital, sin que por ello tengan cargos de responsabilidad) y principales (quienes además de ser socios inversionistas estaban encargados de la gestión de la empresa). Por lo tanto, una diferencia significativa entre uno y otro modelo está en que los acreedores, en el caso de los *registros*, no formaban parte íntegra de las compañías de navegación fundadas para aprovechar la licencia pactada con el rey. En otras palabras, los sujetos que participan como acreedores de capitanes y maestros no estaban destinando su inversión al establecimiento de un capital fijo, propio de la asociación, si bien su objetivo sí era que ésta utilizara dichas asignaciones, el resultado que buscaban obtener era, a fin de cuentas, un beneficio personal.

El párrafo anterior nos remite a otro aspecto sujeto a contraste, a saber, la responsabilidad que recaía sobre aquellos que conformaban la asociación mercantil

¹⁵² La capacidad de concentrar capital no era un aspecto exclusivo de las compañías comerciales, la participación (o cooperación) de distintos agentes privados también existió dentro de las compañías formadas en España y los *registros* y, para el caso, fue una práctica previa al siglo XVII, tanto para solventar los costos de las navegaciones como para aminorar los riesgos que conllevaban dichas operaciones, por lo que no puede considerarse una peculiaridad de los instrumentos dispuestos por Holanda o Inglaterra. *Cfr.* EMMER, “The organisation of global trade...”, pp. 106-115, este autor menciona que en el caso “ibérico” (“iberian system”), en contraste con uno noratlántico, los mercaderes cooperaban no para reducir los riesgos, sino porque eran forzados por el Estado o la Corona; asimismo, *cfr.* EMMER, “The two expansion systems...”, pp. 21-27.

¹⁵³ MATILLA QUIZÁ, “Las compañías privilegiadas...”, pp. 272-274, siguiendo a esta autora, parece ser que estos prestamistas funcionaron bajo una modalidad de participación más cercana a la de socios comanditarios propios de asociaciones mercantiles denominadas “comanditarias simples” (pero sin ser socios de la compañía). En ellas la gestión era ejercida por un grupo de socios, quienes responden con su patrimonio personal a las deudas de la empresa, mientras que otro grupo (los comanditarios) sólo contribuyen con capital y su responsabilidad está limitada a los montos así aportados (sin posibilidad de verse obligados a saldar deudas o gastos con su patrimonio particular), mismos que estaban pactados en la escritura que los conformaba como parte de la compañía en cuestión.

al momento de tener que saldar los créditos contraídos o si la sociedad entraba en bancarrota. En ambos casos, tanto acreedores como accionistas ordinarios no eran responsables del desempeño de la compañía, por lo que su responsabilidad era menor en comparación a los socios principales (en el caso de las compañías privilegiadas) o de los gestores-socios (en el de los *registros*). Asimismo, en el primer caso, las deudas de la asociación eran aplicables únicamente sobre los capitales invertidos, lo que hacía que los pagos de las deudas contraídas con terceros no pudieran valerse del patrimonio personal del acreedor. En el segundo, como señalé, las aportaciones se realizaban por vía de préstamos a riesgo de mar, por lo tanto, en caso de perderse el barco (con todos sus “efectos y aprovechamientos”) los socios que recibían estos préstamos no estaban obligados a saldar las deudas, limitando su responsabilidad frente a sus acreedores. De otra manera, si sobrevivía el barco, estos acuerdos contemplaban el embargo de los bienes y ganancias obtenidos (el barco, sus aprovechamientos o sueldos), pues las habían comprometido como garantías destinadas al pago de los créditos contratados. Así, la limitación de la responsabilidad era un aliciente para la participación de un mayor número de inversores, acrecentando proporcionalmente el circulante a disposición de la compañía. El contraste estaría entre la pequeña cantidad de individuos que absorbían buena parte de los riesgos y responsabilidad, mientras que las compañías comerciales permitirían una distribución aún mayor de estos.

En este sentido, las ganancias que generaban los *registros* a sus acreedores debían entregarse apenas fuera completado el viaje. La necesidad de devolver las ganancias a los inversionistas también fue propia de las compañías comerciales, no obstante, rápidamente se buscaron métodos para asegurar que los fondos de la compañía no tuvieran que mermarse al pagar los dividendos obtenidos o en caso de que un socio decidiera abandonar esta sociedad. Para ello se crearon rápidamente caminos para formar un capital fijo, disponible por parte de la compañía comercial para su uso y fundamental para saldar deudas, gastos y, más importante, para dar continuidad a sus labores en el largo plazo, aspecto que, como quedó dicho, contribuyó a una efectividad prolongada en el tiempo. Este aspecto redundaba

en señalar que la duración de unas y otras modalidades difería, especialmente si consideramos que aquellas formadas para aprovechar los navíos que viajaban bajo el régimen de navegaciones sueltas, muchas veces sólo eran efectivas durante los trayectos de ida y vuelta. Alternativamente, las compañías comerciales se mantuvieron en funcionamiento por tiempos abismalmente superiores, siglos a lo largo de los cuales protagonizaron los negocios y la guerra a escalas globales.

Finalmente, en cuanto a la participación estatal, su papel en ambos casos resulta central, ya como la instancia que provee de personalidad jurídica a la asociación o la que adjudica privilegios que le resulten favorables. Siendo acaso la principal característica de las compañías comerciales el que en tales casos las instancias de gobierno podían figurar como socios de la compañía, contribuyendo así a su formación desde el plano económico. Pero, en el caso de los *registros*, la Corona no figuraba como parte de la compañía de navegación establecida para aprovechar el viaje a Indias. No aportaba medios para su creación, antes bien, obtenía un ingreso de manos del particular interesado en conseguir la licencia. Del mismo modo, aunque no formara parte directa del financiamiento y no fuera partícipe de su rentabilidad económica, sí estaba contemplado un beneficio para el rey español, que se obtenía gracias a los servicios acordados con el capitán (principalmente la circulación de bienes y personas), la fiscalización aplicable y, por último, por el cúmulo de ingresos extraordinarios arriba mencionados. Sin embargo, esta organización no implicaba la ausencia de formas, por parte del gobierno monárquico, dirigidas a apoyar el correcto desenvolvimiento del viaje, de manera que su papel no quedaba limitado al de agente regulador y fiscalizador de tales iniciativas; esto quedará de manifiesto cuando veamos la puesta en práctica de los navíos de registro. En efecto, no es que tuviera injerencia directa en la dirección del viaje, pero tanto en el caso de los *registros* como en las compañías comerciales, el gobierno central sí intervenía en el proceso de su configuración y al determinar parte de los objetivos que buscaban cumplirse con tales modalidades de contacto trasatlántico.

Múltiples privilegios y múltiples agentes por ellos favorecidos. Tal configuración, advocada a sentar las bases de un sistema de contacto paralelo a

flotas y galeones, alcanzaría un alto nivel de sistematización en el siglo XVIII, cuando se publicó el *Proyecto para galeones, y flotas, del Perú, y Nueva España, y para los navíos de registro, y avisos, que navegaron a ambos reinos*, en 1720. En este sentido, la implementación de los navíos sueltos como parte esencial del sistema de contacto en el contexto hispánico del siglo XVII fue paulatina, pero, para el XVIII, especialmente a partir de 1739, alcanzaría aún mayor protagonismo. Esto ocurre cuando el envío de navíos sueltos suplanta el envío de las flotas con dirección a Nueva España (al menos hasta 1757, cuando se reinstauró el sistema anterior) y de los galeones destinados al virreinato meridional (esto al menos hasta el establecimiento del reglamento de libre comercio de 1778).¹⁵⁴ Es verdad que el camino seguido por la monarquía hispánica mantuvo ciertas similitudes, como vimos, con modalidades ya existentes, sin embargo, aunque las respuestas no fueron del todo novedosas ni alteraron la funcionalidad general del sistema de flotas y galeones, los *registros* sí supusieron una reconfiguración de los lazos que unían a ambas orillas del Atlántico. Este desarrollo sentó un precedente que apuntaba a la diversificación de las vías para contactar con Indias bajo un esquema oficial, debidamente regulado, fiscalizado y defendido de posibles intrusiones.

Antes de abordar la puesta en práctica del sistema de contacto fundado en *registros* en la centuria anterior, primero daré cuenta de la trayectoria iniciada por uno de los capitanes de navíos ya mencionado, quien hizo uso de tales modalidades de navegación y las puso en práctica, el raguseo Juan Tomás Miluti. Por ello, el siguiente capítulo presenta las experiencias de este capitán, las cuales servirán para contextualizar sus viajes posteriores, hitos en su carrera al servicio de Carlos II. Efectivamente, el análisis sobre el proceso de preparación y desarrollo de sus dos viajes al Río de la Plata (1671-1675 y 1677-1686) y uno más a Guatemala (1687-1689), efectuados bajo el sistema de navíos de registro, serán abordados en secciones posteriores. En todo caso, al concentrarme en hacer visible la magnitud y complejidad de las empresas (o aventuras) del capitán Miluti, podré hacer hincapié en el conjunto de personas e instituciones que convergieron para hacerlas posibles,

¹⁵⁴ Sobre la importancia de este sistema de contacto, su implementación y efectos en el siglo XVIII, resulta de gran interés el análisis hecho por: LAMIKIZ, “Patrones de comercio y flujo...”. Pp. 231-258.

las relaciones que el capitán fraguó, los obstáculos sorteados y la medida de su éxito como un militar-empresario. La trayectoria individual es el lente que permite dimensionar las prácticas seguidas para promocionarse al interior del ejército hispánico, revela el conjunto de apoyos y estrategias dispuestas para obtener una merced real y cómo gracias a ellas surcar el Atlántico pasó a ser una oportunidad a su alcance. De esta manera el capitán pudo circular, tanto en un sentido espacial, por dentro y fuera de la monarquía española, como en uno social, al conformarse como un nuevo *bellator* y asentista al servicio de la Monarquía.

Capítulo 3

Conservar las fronteras imperiales: La trayectoria del capitán Juan Tomás Miluti, natural de Ragusa

En este ápice me centraré en hacer un recuento de los primeros años de la trayectoria del capitán Juan Tomás Miluti al interior de los ejércitos del rey español y, de forma paralela, retomaré sus primeras aproximaciones a la Carrera de Indias. Para ello daré seguimiento al militar desde su llegada a España en la primera mitad del siglo XVII. Fue a lo largo de estos años que Miluti afianzó su posición al interior de la Monarquía hispánica y ya desde entonces quedó de manifiesto su interés en las dinámicas del contacto trasatlántico. Por lo tanto, un primer apartado esboza la importancia del lugar de origen de este individuo para así enmarcar mejor su papel como soldado extranjero al servicio del rey. Después de este breve contexto, el siguiente paso consistirá en reconstruir el panorama de experiencias que Miluti tuvo como soldado y capitán de navíos, vivencias que lo aproximaron extraoficialmente a la Carrera de Indias, su comercio y las atractivas ganancias que dicha actividad enarbolaba. Por último, indicaré de qué forma el capitán consiguió inscribirse en el contacto con Indias, pero ya dentro de un marco cercano a la legalidad y que tal proceder abrió el camino a su activa participación en las modalidades de contacto alternativo con América, las cuales fueron, como vimos, los navíos de registro.

➤ **Asentistas y marineros al servicio de España**

Con lo dicho, cabe preguntar ¿Cuál era el origen del capitán Miluti? Juan Tomás Miluti era natural de Ragusa, actual Dubrovnik, en el extremo sur de Croacia. Como extranjero que, ya veremos, consiguió su naturalización, su caso nos permite acercarnos a las vías de participación en el comercio de indias por parte de súbditos que en origen no eran miembros de alguno de sus reinos. Antes de ahondar en su trayectoria individual, su lugar de origen amerita un análisis que permita dilucidar la relación que Ragusa mantenía con la monarquía hispánica en el periodo moderno

y que ayude a explicar que la presencia del capitán raguseo en las armadas del rey español no era, finalmente, un aspecto irregular o fuera de lo común.¹

La República de Ragusa (cuya filiación religiosa era el catolicismo) fue un puerto que buscó permanecer imparcial dentro de la política internacional mediterránea desde su fundación en el siglo VII. Esto quedó rectificado hacia el siglo XVI, pues, aunque pagaba tributo al imperio Otomano y era súbdita del sultán (esto a partir de 1528), al mismo tiempo estaba bajo la protección de los corsarios berberiscos, venecianos, el Sacro Imperio Romano Germánico, el Papado y la Monarquía hispánica (el mayor contrapeso del imperio al que los raguseos debían lealtad). Su posición geográfica entre los Balcanes e Italia y la política de neutralidad que mantuvo con sus vecinos para garantizar su seguridad y cierta autonomía (especialmente durante las constantes guerras de los siglos XV y XVI), definió a los raguseos como importantes prestadores de servicios marítimos en navíos fuertemente armados, finalmente, Ragusa se encontraba entre dos de los imperios más importantes y extensos que coexistieron (aunque no en armonía) durante la edad moderna. De ello resulta que Ragusa fuera un espacio en constante tensión y que su apoyo estuviera sujeto a recurrentes alteraciones y reacomodos. En este orden de cosas, la República consiguió tratos comerciales ventajosos por parte de vecinos y protectores, no sin causar más de un conflicto al aprovechar el apoyo simultáneo de quienes eran enemigos declarados. Esto hizo de Ragusa un pivote al servicio de las grandes potencias del momento, cuyo apoyo estuvo decantado a favor de quien resultara más conveniente y que mejor se adecuara a los intereses de esta ciudad-estado. Un resultado fue que los raguseos sostuvieron conexiones terrestres que se extendieron hasta la actual Turquía y también marítimas a lo largo del Mediterráneo y más allá, en el Atlántico.

Efectivamente, pese a ser súbditos del sultán otomano, es claro que los raguseos no dejaron de ofrecer respaldo al rey español, quien les correspondió con

¹ La información respecto a esta República la retomo del análisis sucinto que hace: PÉREZ AMORES, “Súbditos extranjeros...”, pp. 5-28; asimismo, una aproximación mucho más amplia en tiempo y detalle de la historia de esta ciudad-estado, se encuentra en la obra de: CARTER, *Dubrovnik (Ragusa)...*, 710 pp., si bien el libro está repleto de inconsistencias, ha servido para acceder a información en un idioma accesible para mí, como lo es el inglés (*vid.* KREKIČ, sobre: “Dubrovnik (Ragusa)...”, pp. 386-87; otra aproximación reciente al comercio efectuado por Ragusa en: HAVRYLYSHYN Y SRZENTIC, *Institutions always “mattered” ...*”, 252 pp.

protección frente a sus rivales venecianos en el Adriático y beneficios de diversa índole (económicos, políticos o sociales), mismos que eran corolarios de los asientos militares que estos extranjeros estaban más que dispuestos a satisfacer para así socorrer al monarca católico, ya que su colaboración era retribuida ampliamente.² La relación de la Monarquía hispánica con la República de Ragusa comenzó a estrecharse cuando aquella buscó ser un contrapeso frente a otomanos y venecianos en el mar Mediterráneo. No es extraño que existiera un interés por parte de esta pequeña república en permanecer en buenos términos con la monarquía católica, ello derivaba en un punto de acceso comercial hacia sus dominios italianos y, más importantes para nuestro análisis, los americanos. Tal situación estuvo acompañada de obstáculos y ambivalencias, en la medida en que el apoyo al monarca español ponía en entredicho la subordinación de la República al sultán. Ragusa, situada entre dos enemigos, bien puede ser comprendida como un espacio fronterizo, un *Antemurale Christianitatis*,³ es decir, un baluarte del cristianismo, posición que permitió a sus habitantes transitar entre uno y otro extremo de los grupos confrontados, fuera como tributarios del sultán, asentistas del rey católico o como soldados e informantes de ambas partes. Una situación que, de hecho, fue aprovechada por las potencias europeas enemigas de la Monarquía española, ya que embajadores ingleses y franceses no perdieron la oportunidad de informar al imperio otomano sobre la participación que sus supuestos subordinados tuvieron en la construcción de galeones usados por España para el contacto trasatlántico con las Indias y cuyos beneficios sostenían sus esfuerzos bélicos en Europa;⁴ entre 1584 y 1654, los astilleros raguseos contribuyeron con 178 naves de alto bordo para las flotas y armadas españolas por medio del sistema de asientos.⁵

² Los casos más representativos fueron los asientos para llevar a cabo la construcción de navíos, *vid.*, HORMAECHEA, RIVERA Y DERQUI, *Los galeones españoles del siglo XVII...*, 2 tomos; CARTER, *Dubrovnik (Ragusa)...*, pp. 324-348 y 349-404.

³ PÉREZ AMORES, “Súbditos extranjeros...”, p. 17 recupera esta expresión.

⁴ PÉREZ AMORES, “Súbditos extranjeros...”, p. 17.

⁵ La construcción naval en España a finales del siglo XVI y principios del XVII tenía a la escuela ragusea por uno de sus modelos a seguir. Así ocurrió con los 12 galeones construidos a finales del siglo XVI, algunos de ellos fabricados en la propia Ragusa. Asimismo, contaba con raguseos para la confección de ordenanzas que servirían como modelo para la construcción de las embarcaciones, este fue el caso de Vicente Martolossi en 1640, ordenanzas que, no obstante, no llegaron a publicarse. HORMAECHEA, RIVERA Y DERQUI, *Los galeones españoles del siglo XVII...* Tomo I, pp. 19, 21, 26 y 71; sobre las naves construidas por medio de asientos, *vid.* ALCALÁ-ZAMORA, *España, Flandes y el Mar del Norte...*, p. 93; ÖZVEREN, “Shipbuilding...”, pp. 15-86.

Tal permisividad era contraproducente para el conjunto de adversarios de la monarquía española, un hecho que evidenciaba que las afinidades que existieron entre esta última y Ragusa eran ampliamente conocidas y valoradas, pues ayudaban a sostener el poder marítimo del rey español.

Así, en la primera mitad del siglo XVII la República de Ragusa pudo sostener relaciones comerciales y militares que fueron favorables para su situación geopolítica. Un momento de pujanza que fue mermando con el tiempo a causa de las extenuantes empresas militares españolas en las que participaron, los ataques piratas en el Mediterráneo, la pujanza comercial inglesa y holandesa a lo largo del globo y, no menos importante, el terremoto de 1667 que perjudicó a la ciudad de Dubrovnik y a su población. Efectivamente, mientras que el siglo XVI es considerado uno de apogeo para esta ciudad-estado, a partir del siglo XVII, la importancia y centralidad de los intercambios efectuados a través del Atlántico tuvo, entre sus efectos, el desplazamiento de estas ciudades del Mediterráneo como centros nodales en el comercio hacia Oriente.⁶ Asimismo, es importante tener en mente el papel de Ragusa como territorio fronterizo y del cual emergieron asentistas que ayudaron (con bastante asiduidad) a la Monarquía hispánica desde el siglo XVI. Surcar y defender los mares al servicio del rey católico se presenta entonces como una práctica que resultaba recurrente para los naturales de esta república, cuyo poder naval radicaba en sus servicios dedicados a la guerra y el comercio marítimos.⁷ En efecto, como veremos, el capitán Juan Tomás Miluti, como originario de este enclave mediterráneo y fronterizo, pasó a otros igualmente fronterizos pero atlánticos, ubicados en América, para llevar a cabo importantes servicios para el rey español en sus armadas. De manera que en el *Mare nostrum* como en muchos otros espacios, el avance de los enemigos de la corona hispánica puso en entredicho su posición y hegemonía, un contexto que ameritó encontrar tanto las formas adecuadas para contener o al menos aminorar los efectos de la pujanza de los adversarios a lo largo del globo, como también a las personas que estuvieran dispuestas a llevar a cabo, y con efectividad, tales medidas.

⁶ HAVRYLYSHYN Y SRZENTIC, *Institutions always "mattered" ...*, pp. 71-72.

⁷ ÖZVEREN, "Shipbuilding...", pp. 20-22.

En todo caso, a partir de este contexto vuelvo a subrayar el papel que tuvieron capitanes y embarcaciones raguseas dentro de los conflictos europeos del momento. El apoyo que prestaron en el aprovisionamiento de armas, medios de transporte y mandos aptos para la navegación, así como sus funciones en tanto informantes, armadores, comerciantes, diplomáticos⁸ o soldados, los identificó como personajes de gran importancia dentro de la sociedad hispánica del siglo XVII. Resta preguntar por qué razones y en qué proporción los intereses de los raguseos se mantuvieron engarzados con aquellos de la Monarquía católica durante el resto del siglo y cómo fue que ésta retribuyó debidamente, o no, los servicios que los extranjeros brindaron al monarca en turno. Para responder estas cuestiones doy paso al caso del raguseo, Juan Tomás Miluti, y la carrera que forjó como capitán de navíos al servicio de Felipe IV, Mariana de Austria y, finalmente, Carlos II.

➤ **Primeras experiencias: el servicio militar y el acceso ilegal a la Carrera**

Juan Tomás Miluti registró su residencia en el puerto de Cádiz en 1638.⁹ Considerando lo dicho en párrafos anteriores, su migración está inscrita en la capacidad que tuvo la Monarquía hispánica para alentar la afiliación de grupos extranjeros a su causa e intereses y con ello solventar las cada vez mayores necesidades materiales y humanas que pesaban sobre un gobierno que se extendía a lo largo y ancho del planeta. Aquellos dispuestos a actuar a favor de los intereses políticos, económicos o culturales de este aglomerado eran recompensados con espacios al interior de las filas españolas de funcionarios, soldados o asentistas, o bien, como comerciantes que de esta manera veían facilitado su acceso a circuitos mercantiles atractivos, tal como lo era la Carrera de Indias y el comercio atlántico. Algo que, como quedó dicho, era práctica recurrente entre los naturales de la república ragusea.

⁸ CONDE-PAZOS, “Allegretto Allegretti...”, pp. 621-650.

⁹ Una parte del rastreo biográfico se ha realizado a través de la historiografía que por distintos motivos menciona a nuestro personaje, especialmente *vid.* GARCÍA FUENTES, *El comercio español...*, p. 41; BERNAL, *La financiación de la Carrera...*, p. 249 y CARRASCO GONZÁLEZ, *Comerciantes y casas...*, p. 46 y ss.

No obstante, el primero que inició esta larga trayectoria de servicio al rey español no fue el capitán Miluti, si no su padre (cuyo nombre no he podido corroborar). En una declaración tomada a Miluti (en el marco de una investigación sobre la que hablaré más adelante), afirmó que su padre lo trajo a España a una edad temprana, pues fue: “criado en estos reinos desde edad de seis años”.¹⁰ Como natural de la República de Ragusa, su papá optó por ser un soldado al servicio del rey de España, sirvió en la “Armada real” y murió cumpliendo su deber. Tanto Juan Tomás como su hermano, Pedro Juan, siguieron los pasos de su progenitor y ambos comenzaron una larga carrera de servicio militar dentro de las filas del ejército. Ciertamente, continuaron en un camino recorrido por otros naturales de Ragusa.

Ahora bien, en la relación de servicios que presentó Miluti al Consejo de Indias en 1677, el capitán hace un recuento pormenorizado de su experiencia como soldado. Este documento se inscribe en la solicitud de Miluti para obtener la licencia para viajar por segunda ocasión a Buenos Aires, episodio que también trataré en un capítulo posterior.¹¹ Para ese momento declara que ya había acumulado veintiún años de servicio militar. En 1638 empezó su carrera en la Armada de Nápoles con plaza de soldado por dos años. Después, durante cinco fue capitán de mar en la escuadra del general Jerónimo Masibradi, otro raguseo.¹² Su paso por esta escuadra tuvo por resultado contactos centrados en el paisanaje, pues, como veremos, en su viaje a Guatemala (cerca de cincuenta años después) el segundo al mando de los navíos utilizados por Miluti portará este apellido, dando cuenta de la pervivencia de la relación forjada durante estos momentos. Desde entonces el raguseo comienza a acercarse al Atlántico, su siguiente paso fue por las armadas

¹⁰ AGI, C, AFCC, año 1663, leg.189, n°5, ff. 36r-38r, “Contra Juan Tomás Miluti y José Bonet, extranjeros, por contratar en Indias y otros delitos”, la mención se encuentra en la declaración tomada a Miluti durante esta investigación.

¹¹ AGI, Ch, *Expedientes sobre concesiones de licencias para navegar*, años 1667-1694, leg.126 y 127, “Expedientes sobre concesiones de licencias para navegar con navíos de registros a D. Miguel González Ribero, D. Miguel de Vergara, Don Nicolás de Vargas, Don Juan Tomás Milutti y Don Francisco de Retana”. La relación de servicios se encuentra en el leg.127 y comprende los folios o expedientes 77-89.

¹² Escuadra que participó en la Batalla de las Dunas en el marco de la guerra de los Ochenta Años, al respecto de éste y otros de los episodios puede verse el clásico: FERNÁNDEZ DURO, *Armada Española...*, Tomo IV, cap. XIV, Batalla de las Dunas, 1639; sobre Masibradi nos remitimos a la información presentada por: QUILLES ALBERO, *Las relaciones entre la Monarquía...*, especialmente el cap. IV; THOMPSON, “Las galeras en la política militar...”, menciona la participación de “los Masibradi de Ragusa”, propietarios de barcos, con quienes se había contratado la construcción de barcos para la defensa del Mediterráneo.

de la Carrera de Indias, donde dice haber servido por: “trece años, nueve meses y ocho días”. Allí se desempeñó como soldado, alférez y capitán del navío nombrado “San Antonio de Padua”. Al menos desde 1660 portará el cargo de capitán.¹³ Finalmente, apunta que, en los diez meses restantes de su servicio hasta esos momentos, sirvió como capitán de mar y guerra del galeón Santo Tomás de Villanueva por una patente otorgada por el cardenal don Pascual de Aragón, virrey de Nápoles.

Este recuento hecho por el capitán raguseo es, primero, en términos generales, no obstante, aprovecha y continúa su relación para enaltecer las acciones propias efectuadas a lo largo de estos años de guerra. De tal manera rememora su intervención en batallas ocurridas en el Mediterráneo, durante la Guerra de los Treinta Años participa en el socorro de Rosas y la batalla del Cabo de Gata (Miluti las fecha en 1642). En 1646 estuvo en el “sitio de Orudelo”, que probablemente refiera a la batalla de Orbetello, ocurrida en las costas toscanas de Italia. Allí peleó: “dos veces con franceses y quemándoles muchas saetías de pertrechos de guerra”, todo ello bajo el mando de Masibradi. Un año después — refiere la hoja de servicios de Miluti— participó en los combates: “que se tuvo sobre Nápoles con una escuadra de seis bajeles de Francia”, esto es durante los socorros a Lérida en el marco de la sublevación catalana. El soldado recalca su valor, pues fue: “uno de los que desembarcaron de la gente de la armada en los alfaques de Tortosa” (una bahía pantanosa) y, asimismo, haber participado en el asedio de Barcelona, un hito en la resolución de dicha rebelión. Entonces cae enfermo y se le concede una licencia para abandonar el campo de batalla para recuperarse. Con esto se evidencia que la experiencia militar del raguseo se forjó, por una parte, en el contexto europeo de la Guerra de los Treinta Años y, por otra, en el contexto de la fragmentación de la Monarquía española y las acciones tomadas para su contención.

Después de obtener esta licencia el soldado raguseo pasa del Mediterráneo al Atlántico. En 1656 surcó este océano por primera vez, nuevamente con una excursión militar que, cabe notar, fue una primera experiencia dentro de la provisión

¹³ CARRASCO GONZÁLEZ, *Comerciantes y casas...*, p. 46.

de suministros y refuerzos a América. Miluti anota en su hoja de servicios que: “llevó socorro de gente y pertrechos a la isla de Santo Domingo cuando le sitió el inglés”, probablemente el raguseo se refiera al fallido asedio puesto sobre la ciudad por parte del almirante inglés, sir William Penn. Dos años más tarde —continúa la hoja de servicios— regresó al Caribe con cartas del rey con un navío que era: “navío suyo”, con él pasó de: “Cartagena a la Nueva España como consta de patente del gobernador don Pedro Zapata de orden del señor duque de Medinaceli.”

Esta última experiencia militar estuvo acompañada de su paralela y paulatina inserción en el comercio trasatlántico, si bien de manera ilegal. Efectivamente, en 1659 el fiscal del Consejo de Indias presentó una querrela criminal en contra del capitán raguseo por pasar a Indias sin licencia, en navío de fábrica extranjera y haber intentado conducir mercancías a Campeche, todas prácticas que el fiscal señalaba como prohibidas.¹⁴ El capitán también falló en presentar los documentos adecuados que dieran fe de las navegaciones efectuadas, es decir, los registros de navíos, los expedientes en donde se anotaban todos los actos administrativos necesarios para que un barco pudiera navegar, entre los cuales se incluían el recuento de las mercancías fletadas por los mercaderes en las naves y toda la documentación generada a partir de los trámites que debían cumplir el maestre y el barco previo a realizar el viaje.¹⁵

Este episodio comienza cuando el capitán raguseo desembarca en la península con su barco. En julio de dicho año, don Gerónimo Ladrón de Cegama, factor y juez oficial de la Casa de la Contratación, hizo parecer ante sí al capitán Juan Tomás Miluti, que lo era del navío San Antonio de Padua, entonces surto en la bahía de Cádiz a donde arribó en el quinto día del mes junto con otra

¹⁴ AGI, *E, PCI*, año 1659, leg.1028C, 11 folios, “El fiscal se querelló en el Consejo del capitán Juan Tomás Miluti por haber pasado a Indias en un navío de fábrica extranjera y conducido mercaderías a la Provincia de Campeche. Se despachó comisión para su averiguación en 1659.”

¹⁵ FERNÁNDEZ-LÓPEZ, *La Casa de la Contratación...*, especialmente el capítulo 5, como se mencionó, entre los trámites que quedaban en estos registros (y sobre los que veremos cómo se ejecutaban) estaban la admisión del navío (revisión que determinaba si el navío era adecuado según las reglamentaciones vigentes), la admisión del maestre (especialmente se corroboraba el depósito de las fianzas de maestraje y se determinaba que no hubiera pagos pendientes por cuestiones fiscales), luego se pasaba a las visitas del navío para determinar que todo estuviera en orden para efectuar el trayecto y, finalmente, el registro de mercancías, donde aparece el recuento de las mercaderías transportadas, el mercader que las embarca, destinatario y la relación de los impuestos satisfechos por cada mercader.

embarcación. El factor interrogó al capitán sobre el puerto desde el cual salió hacia España. El capitán respondió que su viaje inició en febrero, en el puerto de Campeche, de donde venía con carga de: “palo de Campeche, que serán mil quintales” (esto es palo de tinte, un colorante propio de Yucatán, Guatemala y Belice, con alta estima en el mercado europeo), lo cual declaró el capitán era como lo indicaba: “el registro que trae de los [oficiales] reales de dicho puerto”.

Asimismo, Juan Tomás también explicó que pasó diez y seis días en La Habana después de estar: “en busca de los galeones y flota para venir en su conserva”, pero como falló en su cometido, esperó mientras era carenado el casco de su embarcación y sus bodegas reabastecidas de suministros, partiendo en marzo y sin escolta. En cuanto tuvo a la vista Santa Cruz de Tenerife (en las islas Canarias), nuevamente decidió arribar al puerto para: “tomar noticias del estado de las costas de España” pero, también, para desembarcar al maestre de la nao: “para su curación” considerando que venía enfermo. Ya cerca de Cádiz y el puerto de Sanlúcar, Miluti dice que esperó en el mar la visita de las autoridades competentes, un guarda y un escribano, quienes le informaron que por orden del factor Cegama podía entrar en la bahía.

El factor continuó con su interrogatorio, quería saber qué otros navíos: “vinieron en su conserva de las Indias”, a quiénes pertenecían y de dónde venían, también qué sabía sobre otros barcos en Tenerife procedentes de Indias o que estuvieran por ir a ellas y, finalmente, el factor preguntó por cualquier otra noticia importante de Indias que valiera la pena informar. Miluti comunicó de manera detallada el estado del tráfico náutico de la zona, indicando los espacios y personas implicadas en dicho vaivén.¹⁶ Una vez evaluada esta declaración por parte del

¹⁶ AGI, *E, PCI*, año 1659, leg.1028C, 11 folios, “El fiscal se querelló en el Consejo del capitán Juan Tomás Miluti...”, f. 3r-4r. Miluti informa haber salido de Santa Cruz, Tenerife, acompañado de una fragata nombrada: “Santa Catalina que había ido a aquel puerto desde el de esta ciudad”, es decir, Cádiz. También salió, dice el capitán, con el navío de: “Simón López, uno de esta ciudad que se llama el León Coronado que viene con registro de Caracas”, finalmente, también le acompaña: “otra naveta que viene con registro de Maracaibo” administrada por un alférez. El navío de Simón se apartó a la altura de las islas Madeira y la naveta viró hacia la Berbería. En Gomera, continuó el capitán, se quedó un barco “que venía de Caracas”, el nombre del maestre era Jacob y el dueño de la nave era Cornelio Baquer, vecino de Sevilla; también había “otro navío de registro de Canarias y de un vecino de ella” con dirección al puerto de Garachico, finalmente, Lázaro Rivero llegó a Santa Cruz desde Campeche con un navío cargado del mismo tinte que trajo Miluti. Por otra parte, Miluti dijo no saber que hubiera “navío de Indias” ni que hubiese alguno “previniéndose para ir a ellas”. Por último, el raguseo informa que en la península de Yucatán (menciona la isla de Mujeres, Cozumel y el Cabo Catoche), se

Consejo de Indias, su secretario, Juan Bautista Sáenz Navarrete y, por otra parte, el presidente de la Casa de la Contratación, el conde de Villaumbrosa, comunicaron a Ladrón de Cegama que procediera a averiguar: “con qué registro salió de España para Indias [...] y con qué registros vienen, quién se los dio, en qué tiempo y para dónde los traen”.¹⁷ La investigación recayó en un alguacil, quien volvió a llamar a comparecer al capitán para tomar una segunda declaración.

En su segunda declaración, el militar raguseo dijo que, en 1658 en Tenerife, compró el navío “San Antonio de Padua” a un holandés: “cuyo nombre no se acuerda” y cuyas escrituras de venta fueron entregadas al alguacil. Con dicho navío Miluti dice haber salido: “de registro del dicho puerto con frutos de aquella isla para la de Cuba, reino de Indias”.¹⁸ Sin embargo, el clima y la presencia de enemigos lo alejaron de su destino, pero lo acercaron, inesperadamente, a otros puertos en el Caribe. Algo que resultaba común en el periodo, pues con tales pretextos de peligro inminente o de climas tempestuosos eran velados intercambios prohibidos, ya por efectuarse sin licencia o fuera de los parámetros establecidos en una de éstas. A todo lo dicho había que añadir que Miluti era extranjero, por lo que su participación en tales intercambios, como se advirtió, estaba prohibida, una disposición que aunque vigente era poco efectiva en evitar tales prácticas.¹⁹ El militar explicó al alguacil lo sucedido, quien dejó constancia del hecho: “y por haberle seguido entre la isla de Jamaica y Santo Domingo tres fragatas de ingleses, fueron de arribada el declarante con su navío a Cartagena de las Indias”.²⁰ En este puerto dieron por

perdió el galeón “Santiago” y que lo supo: “porque una fragatilla que vino de Cartagena acompañada de el dicho galeón que es de un vecino de Maracaibo de cuyo nombre no se acuerda, le dijo al declarante en Campeche que la Noche Buena [...] se había perdido dicho galeón” y que no supo si: “la gente se había salvado o no”.

¹⁷ AGI, E, PCI, año 1659, leg.1028C, 11 folios, “El fiscal se querelló en el Consejo del capitán Juan Tomás Miluti...”, f. 8v.

¹⁸ El caso aquí analizado se inscribe en el contexto que presenta el artículo de: HUESO MONTON, “Don Tomás Muñoz...”, especialmente p. 393, allí el autor incluye a Miluti en un cuadro donde aparece como maestre (no capitán) del navío San Antonio de Padua, también llamado “La Nuez Moscada”, que salió de Cádiz a Campeche y La Habana, *vid.* Cuadro II, titulado “Navíos incurso en el Tráfico ilegal”.

¹⁹ GARCÍA FUENTES, *El comercio español...*, trata los intercambios prohibidos en el Cap. II, sección 2-B, titulada “Indultos concedidos a particulares por la práctica de contrabando y navegación” donde esclarece las causas por las que se incurría en un ilícito; por otra parte, sobre las limitaciones a la participación de extranjeros el Cap. 1, sección 3-C “Prohibición de comerciar con Indias los extranjeros” denota la situación de prohibición y omisión referida; del mismo modo, remitimos al lector a lo expuesto en el capítulo anterior sobre este tema.

²⁰ AGI, E, PCI, año 1659, leg.1028C, 11 folios, “El fiscal se querelló en el Consejo del capitán Juan Tomás Miluti...”, f. 9r.

cumplido el registro que Miluti llevaba para Cuba, es decir, le ordenaron echar en tierra su cargamento. Una vez efectuada la descarga —siguiendo la declaración del capitán— el entonces visitador de la Audiencia de Panamá, Juan Antonio Abelló de Valdés y el gobernador de la ciudad, el ya referido Pedro Zapata, le ordenaron viajar de aviso a la Nueva España, puerto de Campeche, con: “pliegos que llevaba al señor virrey a dicha provincia”. Cabe recordar que en su hoja de servicios Miluti afirmó que esto fue ordenado por el duque de Medinaceli, aspecto que no es mencionado en la investigación del alguacil. En todo caso, desde la Península de Yucatán emprendió su regreso “de registro” a España, redundando en aspectos de su declaración previa, como que traía: “carga de palo de dicha provincia”. El capitán también aclaró que: “viniendo por accidente arribó a Canarias”, con lo cual quiso justificar su escala en Tenerife como una que fue forzosa por causa de la enfermedad del maestre, pese a haber declarado ya que también fue a informarse: “del estado de las cosas”, como mencioné. Finalmente, Miluti ahonda en lo sucedido durante su regreso a Cádiz, señalando que una fragatilla de Pablo García de Santayana viajó en su compañía hasta el puerto de Cádiz y que arribaron juntas. Por otra parte, el capitán raguseo menciona que una fragata procedente de Maracaibo, que también venía en su compañía, tuvo que arribar por segunda ocasión en Tenerife y que tenía noticia que:

[...] había cosa de cuatro días que entró en el puerto de esta ciudad la carga de la dicha fragatilla en un navío holandés y no sabe con qué registro viene dicha fragata de Maracaibo ni de donde salió para el dicho puerto de Maracaibo [...]²¹

²¹ AGI, *E, PCI*, año 1659, leg.1028C, 11 folios, “El fiscal se querelló en el Consejo del capitán Juan Tomás Miluti...”, f. 9rv-10r, Miluti declara que: “[...] de dicho puerto de Santa Cruz salió con el dicho navío por primeros de junio, viniendo en su compañía de este declarante otros tres navíos, una fragata pequeña que había arribado a aquel puerto viniendo de Maracaibo de que venía por maestre Juan Navarro y la dicha fragata se llama Nuestra Señora del Rosario y San Diego y otro navío llamado San Francisco y San Diego que asimismo arribó a dicho puerto de que era maestre Manuel Bocardo que había ido de Caracas con registro y otra fragatilla de Pablo García de Santayana que había ido de España a islas y vino de islas en dicha conserva. Y el dicho navío San Antonio de este declarante y la dicha fragatilla del dicho Pablo García de Santayana entraron en este puerto a los principios de julio de este año, habiéndose [...] apartado de la conserva en la isla de la Madera el dicho navío de Manuel Bocardo que venía de Caracas y la dicha fragatilla que venía de Maracaibo la víspera de San Juan de este año se les había apartado sobre el Cabo de Cantin con un tiempo que padecieron y después supo [...] [que] la dicha fragatilla de Maracaibo había vuelto a la dicha isla y puerto de Santa Cruz de segunda arribada muy maltratada y con mucho riesgo de ahogar”.

Con esta advertencia probablemente Miluti intentó desviar la atención colocada sobre su navío y las actividades efectuadas por su parte, o al menos mostrarse cooperativo en vista del conflicto que se avecinaba, pues, a final de cuentas, toda la investigación aquí expuesta derivó en la querrela levantada por el fiscal del Consejo de Indias contra el raguseo, culpable de haber comerciado sin licencia y siendo él y su navío de origen extranjero. De tal manera y por la información a su disposición, el fiscal acusaba a Miluti de lo anterior, señalando que el vecino querrellado:

[...] sin tener licencia de pasar a las indias y llevando navío de fábrica extranjera, y que según hay noticias cargó de mercaderías de Absterdan [Ámsterdam] y las vendió en el puerto de Campeche y allí cargó de palo y corambre y otros géneros en muy grandes cantidades, defraudando con esto los reales derechos con la suposición de arribadas forzosas, siendo efectuadas y de toda malicia para ejecutar los designios referidos como son la arribada a las Canarias, la compra del navío cuyo nombre dice no se acuerda y que era extranjero, la huida y escala a Cartagena y la vuelta al puerto de Campeche, siendo así que de cosa alguna de estas no trae ni pudo traer papeles ni registros respecto de que todo se reduce a que en todos los puertos referidos [Miluti] ha comerciado con navío y mercaderías de Holanda.²²

En efecto, la investigación determinó que Miluti había cometido: “delito grave y contravenido a muchas leyes y cédulas de las Indias y incurrido en sus penas”. El capitán estaba siendo señalado como un activo partícipe en el comercio holandés que se había asentado en las islas Canarias y que tanto agobiaba a la Monarquía en aquellos momentos.²³ El siguiente paso era cometer a una persona adecuada para determinar y substanciar una sentencia, entretanto, en septiembre de 1659, se procedió a aprehender al capitán y a embargar sus bienes. No obstante, tal condena no aparece en el documento elaborado por el Consejo, por lo que el desenlace de estas acusaciones allí no queda esclarecido.²⁴ En todo caso, es probable que el

²² AGI, *E, PCI*, año 1659, leg.1028C, 11 folios, “El fiscal se querelló en el Consejo del capitán Juan Tomás Miluti...”, f. 1r.

²³ Este aspecto ha sido estudiado por: SANTANA PÉREZ, “Canarias: base de la actuación...”, pp.91-109 y SANTANA PÉREZ “Los holandeses y la utilización...”, pp. 329-349; asimismo, de corte general sobre el contacto entre Canarias y América: MORALES PADRÓN, *El Comercio Canario-Americano...*, 488 pp.

²⁴ AGI, *E, PCI*, año 1659, leg.1028C, 11 folios, “El fiscal se querelló en el Consejo del capitán Juan Tomás Miluti...”, f. 1r; asimismo, en AGI, *E, PGSM*, años 1660-1691, leg.741C, se menciona el caso que puede estar vinculado con las actividades de Miluti: “1660, el fiscal con Martín de Jáuregui, maestro del navío “San Antonio de Padua”, sobre el comiso de dicho navío y de las mercancías que conducía. Sin providencia en el Consejo”, como puede verse este pleito tampoco tuvo una resolución.

capitán haya sido perdonado por estas actividades, considerando una mención hecha por el historiador Lutgardo García Fuentes respecto al navío utilizado por Miluti durante este viaje. El autor señala que, en 1660, como parte de los indultos concedidos a particulares por las prácticas de contrabando y navegaciones ilícitas, uno de estos perdones fue concedido a Martín de Jáuregui, quien parece ser era dueño (tal vez el verdadero) del navío “San Antonio de Padua”, mismo que partió desde San Sebastián en junio de 1659 hacia Canarias cargado de hierro y clavazón. Lo ocurrido durante el trayecto de esta nave guarda semejanzas con el caso de Miluti, pues este historiador menciona que los piratas empujaron el navío: “a Indias y llega a Santa Marta”, que el gobernador embargó su cargamento (avaluado en quince mil pesos) y que después, con permiso de esta autoridad, navegó a Campeche y Puerto Rico.²⁵ El perdón concedido al dueño de la embarcación podría explicar por qué Miluti, finalmente, no fue propiamente condenado por haber servido como capitán de la nave.

Continuando con su hoja de servicios, después de mencionar su viaje a Cartagena y Campeche, el raguseo recuerda un episodio de años atrás, dice que: “fue con un navío en busca de los galeones del cargo del marqués de Montealegre”, la Armada de Tierra Firme que regresó maltrecha y disminuida a España en 1656 con su general, Luis Francisco Núñez de Guzmán. Apunta haber: “cogido una presa de caballos” que llevó al puerto de Santa María, la cual no será el único botín capturado durante su carrera y que resulta una diminuta anotación en su recuento. El capitán prosigue a dar noticias de su experiencia en la preparación de los navíos destinados al viaje trasatlántico. En 1660 fue capitán de la maestranza y asistió en la carena de los galeones de la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias que estaban bajo el mando del general don Pablo Fernández de Contreras y que fueron la escolta de los galeones de Tierra Firme. Estos navíos fueron azotados por una tormenta en los primeros días de su viaje, “temporal espantoso que ha dejado

²⁵ GARCÍA FUENTES, *El comercio español...*, pp. 124, este autor define indulto como aquella práctica que: “consistía en la compra del perdón de la Corona para los delitos cometidos en la práctica del comercio con Indias; es decir, el perdón de los fraudes”. En la p. 148 se menciona el caso de Martín de Jáuregui, futuro gobernador de Tucumán, no obstante, en cuanto al caso que aquí importa, el retorno de este barco fue a San Sebastián por causa del clima. Por los cargos formulados en contra de Martín, debió abonar 2,500 pesos a las arcas del rey.

memoria”, un “terrible siniestro”, como lo calificó el historiador Fernández Duro.²⁶ Pero no fue el único problema que sobrevino a esta escuadra de navíos. Al regreso el clima volvió a causar contratiempos, por una carta del general de nueve de julio de 1661 (mencionada en la hoja de servicios), Fernández de Contreras refiere: “se hubiera ido a pique la fragata que venía de la Habana con diferentes pliegos si no fuera por este capitán”, un comentario que evidencia la pericia de Juan Tomás Miluti, o al menos eso trata de comunicar, en este caso, la hoja de servicios de un extranjero. El interés personal detrás de la confección de este documento es manifiesto, ya que no escatima en presentar todos los argumentos posibles que validaban al individuo como uno de confianza y adecuado para conseguir mercedes o el favor del rey en un asunto particular, como lo era la licencia para viajar a Buenos Aires antes referida.²⁷

La carta, como dije, busca corroborar la capacidad de Miluti y menciona que el general: “respecto de su inteligencia en las cosas de la mar, le había encargado [a Miluti] anduviese siempre cerca de la capitana que le sería de mucho consuelo”, para finalmente asegurar, en un tono personal, que: “no había dos Juan Tomases en la Armada.” Un par de años más adelante continuó bajo el servicio de Pablo Fernández, cuando viajó a Tierra Firme con otros galeones de escolta. Entonces su puesto fue como capitán del navío: “Santo Tomás, cargado de pertrechos y municiones de guerra”, nuevamente remarcando la familiaridad del capitán raguseo con los viajes de aprovisionamiento. Miluti fue de la entera satisfacción del general, lo cual explica que desde entonces portara el cargo de capitán, un ascenso sustancial. Los méritos por: “su habilidad y inteligencia en la profesión marítima” quedaban refrendados. Termina la exposición de sus servicios bajo el mando de Pablo Fernández con la recomendación que éste hacía del extranjero y por la cual Miluti quedaba en posición de continuar con su carrera:

[...] y que con este conocimiento y los pocos marineros con que las armadas de Indias se hallaban donde tanto eran menester, lo representaba a Su Majestad para que se echase mano del en las ocasiones que se ofrecieren,

²⁶ FERNÁNDEZ DURO, *Armada Española...*, Tomo V, pp. 49.

²⁷ Sobre las relaciones de méritos y servicios y sus posibles funciones o expresiones, me remito al artículo general de: MACLEOD, “Self-promotion...”, pp. 25-42.

pues a tenerla don Pablo en las armadas que mandase siempre le diera puesto.²⁸

Ahora bien, el capitán reaparece en 1663 asociado con Pablo García de Santayana, efectivamente, el dueño de la fragatilla que acompañó a Miluti durante su viaje a España desde Canarias en 1659. En esta ocasión Santayana resulta ser el dueño del navío San Antonio de Padua, el cual estaba autorizado para viajar (como navío de registro) a Santo Domingo. A su regreso ambos individuos serían acusados de contratar en Indias y *otros delitos*, sin embargo, antes de que fuera realizada la visita al barco (es decir, que fuera inspeccionada por un funcionario de la Casa de la Contratación) todos los papeles que los comprometían en fraudes fueron sustraídos.²⁹ Este episodio también involucró a José Bonet Campodearve, quien trabajaba para Santayana como su cajero y quien también es calificado como extranjero durante la investigación. En concreto, tanto Bonet como Miluti fueron partícipes del comercio efectuado durante el trayecto hacia Santo Domingo (el maestre fue Domingo de Pividal, quien tenía permitido hacer escala en Cartagena o Portobelo).³⁰ Asimismo, fueron precisamente ellos quienes, estando de vuelta en Cádiz y a la espera de la visita del navío, decidieron llevarse las llaves de las escotillas del barco y las carteras de los papeles del viaje que daban cuenta de las operaciones efectuadas por el maestre, esto para entregarlas en Puerto Real a Santayana; lo cual era sólo parte de esos *otros delitos*. Sin dilación tanto Bonet como Miluti fueron apresados en la cárcel pública de Cádiz. El fiscal y oidor de la Casa de la Contratación, Bartolomé Velázquez, se querelló criminalmente contra Miluti por haber reincidido en un delito previo, esto es, comerciar con Indias siendo

²⁸ AGI, Ch, *Expedientes sobre concesiones de licencias para navegar*, años 1667-1694, leg.127. La relación de servicios comprende los folios 77-89.

²⁹ AGI, C, *AFCC*, año 1663, leg.189, n.º5, ff. 36r-38r, “Contra Juan Tomás Miluti y José Bonet, extranjeros, por contratar en Indias y otros delitos”; este episodio es referido sucintamente por CARRASCO GONZÁLEZ, *Comerciantes y casas...* p. 32 y 46; CARRASCO GONZÁLEZ, *Los instrumentos del comercio colonial...*, pp. 167, también menciona que Santayana era socio de Valentín Pérez de Dunslogue, flamenco administrador del asiento de abastecimiento de la “Armada” entre 1665 y 1676 (no especifica cuál armada), quien a su vez era correspondiente del comerciante holandés Juan Telli.

³⁰ AGI, C, año 1661, leg.1451, n.19, r.1, “Registro de ida de la fragata “San Antonio” a la isla de Santo Domingo, con Domingo Pividal como maestre” En esta fragata van el presidente electo de la Audiencia de Santo Domingo y Juan de Balboa Mogrovejo, nombrado presidente de la Audiencia de Lima, al que debían dejar en el puerto de Cartagena o Portobelo, 1661-07-08 - 1661-11-01.

extranjero.³¹ El fiscal menciona que el capitán arragocés había sido: “castigado y apercibido” en la ocasión anterior para que no volviera a comerciar con Indias. Del mismo modo, subrayaba que, por lo tanto: “ha vuelto a delinquir reiterando su delito y quebrantamiento de las dichas reales cédulas y órdenes”. Finalmente, aclara el fiscal que esto sólo pudo ocurrir: “ayudándole el dicho Pablo García de Santayana haciendo compañía con él y entrándolo en parte del navío”, es decir, que el barco era una copropiedad y que Santayana fue el intermediario necesario para que Miluti pudiera acceder ilegalmente a la Carrera de Indias y las oportunidades comerciales que ofrecía.³² En esta ocasión el capitán raguseo intentó esconder su origen bajo un nombre español, además, el oidor de la Contratación sospecha que Miluti también era dueño de una parte de: “la carga de mercaderías que remitieron y de los retornos de vuelta de viaje”, un hecho que al parecer del oidor trató de ocultarse por el capitán raguseo y el cajero de Santayana al sustraer las papeleras, lo hicieron:

con el recelo y cuidado que no se supiese que el dicho Juan Tomás Miluti era dueño del dicho navío y su carga juntamente con el dicho Pablo García, ni los fraudes que habían cometido de los géneros remitidos fuera de registro ni de lo que se traía [...]³³

El fiscal solicitaba que fueran castigados por tales fraudes y delitos, particularmente con: “perdimiento de bienes del navío y su carga, fletes y aprovechamientos”,³⁴ pues el raguseo continuaba sin tener la licencia adecuada para realizar este tipo de actividades, además de ser extranjero y haber intentado ocultar su participación en un comercio que ocurrió fuera de registro y, por lo tanto, ajeno a toda fiscalización. En su declaración, Bonet intentó esclarecer lo ocurrido,

³¹ El auto de prisión y la querrela del fiscal se encuentran en: AGI, C, AFCC, año 1663, leg.189, n°5, ff. 7r-9r, “Contra Juan Tomás Miluti y José Bonet, extranjeros, por contratar en Indias y otros delitos”.

³² En cuanto a las formas de copropiedad de los barcos en la Carrera, *vid.* CARRASCO GONZÁLEZ, *Los instrumentos del comercio...*, pp. 63-66 y 159-164; sobre el uso de testaferros por parte de extranjeros para acceder al comercio con Indias, el ya citado: CARRASCO GONZÁLEZ, *Comerciantes y casas...* p. 27-32; en este caso no es claro el tipo de acuerdo efectuado entre el capitán y Santayana en cuanto a la comisión que correspondería al segundo por funcionar como testaferro.

³³ AGI, C, AFCC, año 1663, leg.189, n°5, ff. 7r-9r, “Contra Juan Tomás Miluti y José Bonet...”.

³⁴ AGI, C, AFCC, año 1663, leg.189, n°5, “Contra Juan Tomás Miluti y José Bonet...”, por esta solicitud queda constancia de la vivienda de Miluti, que estaba en la plazuela de San Antonio, en casa de la viuda y herederos de: “Fadrique Bevia junto a casas de don Juan de Soto Martínez”; asimismo, sabemos que los bienes de Miluti consistían en: “seis sillas de baqueta de Moscovia usadas, seis payces al temple muy viejos, un bufete grande de caoba usado, dos camas de viento con dos colchones ambas, una caja de cedro con dos vestidos uno de tafetán doble negro y otro de gorbarán de granada plateado.”

asumiendo la culpa al asegurar que cuando ingresó al navío para sustraer las papeleras, Miluti: “sólo iba como amigo y camarada [...] sin obrar en ello cosa alguna más que haber ido acompañando a este confesante”.³⁵ Intento vano que no convenció ni conmovió al fiscal, quien procedió a condenarlos, en junio de 1663, con una multa por la cantidad de dos mil ducados: “a cada uno mancomunados ambos para la paga”. Por su reincidencia, la pena que recayó sobre Miluti resultaba más severa, ya que, aunado a la pena monetaria, ambos fueron desterrados de la ciudad de Cádiz y puertos de Andalucía, Bonet sólo por cuatro años, mientras que el destierro de Miluti fue perpetuo. Así, la participación del capitán en la Carrera de Indias quedaba completamente vedada. No obstante, para septiembre del mismo año, el procurador de ambos presos, Pedro Pablo Cantabrana, ya había apelado ante el Consejo de Indias la sentencia y solicitado que ésta fuera reducida al pago de seiscientos ducados y tan sólo un año de destierro. En efecto, el procurador de Miluti y Bonet consiguió aminorar la pena, de manera que en dicho mes ya había hecho el pago correspondiente y solicitaba que ambos fueran liberados de la cárcel de la Contratación.³⁶

Lo sucedido indica que el capitán raguseo estaba dispuesto a aproximarse al comercio con Indias sin importar las prohibiciones existentes, riesgo que no lo disuadió en repetidas ocasiones. Los beneficios económicos derivados de su participación ilegal no son del todo claros en la documentación, pero por los casos aquí analizados es evidente que no siempre fueron positivos, el contrabando y las actividades ilícitas tenían sus costos. Esto quiere decir que las faltas cometidas, al omitir las ordenanzas que impedían la participación extranjera, no siempre podían resolverse con el pago de un indulto.

El presente caso señala que la participación extranjera ocurría en clara asociación con españoles cercanos a la Carrera, pero que esta dinámica, aunque conocida y anquilosada en las prácticas comerciales del momento, seguía siendo

³⁵ AGI, C, AFCC, año 1663, leg.189, n°5, “Contra Juan Tomás Miluti y José Bonet...”, las declaraciones de Bonet y Miluti se encuentran entre los folios 15r y 37v.

³⁶ AGI, C, AFCC, año 1663, leg.189, n°5, “Contra Juan Tomás Miluti y José Bonet...” 16633, la sentencia y apelación se encuentran en los folios 38r-40v. Ambos habían sido trasladados a Sevilla desde Cádiz al inicio del proceso.

una cuestión por resolver por parte de la Monarquía española. Aún si consideramos que con su tolerancia la Corona podía obtener beneficios, ya fuera al cobrar indultos, obteniendo ingresos fiscales regulares o abasteciendo de bienes sus territorios ultramarinos, estos no siempre estaban garantizados; en efecto, el comercio directo o fuera de registro permitía evadir tanto la necesidad de intermediarios españoles como la de pagar los gravámenes que recaían sobre los circuitos legales. En otras palabras, aunque la participación foránea era admisible, el punto de inflexión en la actitud tomada ante esta práctica (al menos por una institución como la Casa de la Contratación) tenía lugar cuando los ingresos de la Real Hacienda eran defraudados. Por lo que una condición para admitir el acceso a foráneos a los territorios españoles ultramarinos era, al parecer, que los beneficios fiscales derivados de los circuitos comerciales atlánticos que planeaban utilizar (y que se extendían incluso más allá de las fronteras de la Monarquía hispánica) no dejaran de alimentar las arcas reales, financiando así al conjunto monárquico.³⁷

Ahora bien, siguiendo adelante con los servicios de Juan Tomás Miluti, después de estos infortunios el capitán no continuó desempeñándose en las armadas de Indias, pero sí fue parte de otra serie de expediciones de suministro y socorro militar. Asimismo, aprovechó la oportunidad para resarcir sus acciones al demostrar su disposición para apoyar los esfuerzos bélicos del monarca español. En 1664, Miluti es el único comerciante identificado como raguseo que participó en el financiamiento del donativo otorgado por la ciudad de Cádiz al rey Felipe IV. El

³⁷ Los beneficios o no de la participación extranjera son debatidos, ver, por ejemplo: CARRASCO GONZÁLEZ, *Comerciantes y casas...* p. 30, quien menciona que la participación extranjera mediante cargadores españoles o naturalizados interpuestos era un fraude que: “no reportaba perjuicios directos a la Corona ya que no mermaba los derechos cobrados por el rey, puesto que las mercancías se registraban” (esto sería cierto sólo con las que sí lo eran), pero no sólo eso: “Se podría decir que hasta cierto punto era ventajoso para España este sistema, pues al fin y al cabo el comercio de Indias necesitaba abastecerse de mercancías y capitales extranjeros”; GARCÍA FUENTES, *El comercio español...*, pp. 54-55, afirma, en cambio, que esta situación: “Era en definitiva el síntoma más claro del decaimiento de la industria española y de la imperiosa necesidad de tener que recurrir a los productos extranjeros. A las potencias europeas les resultaba más rentable la explotación que la conquista de las Indias españolas, pues los gastos de sostenimiento eran de España mientras que sus rivales obtenían los beneficios netos”; finalmente, YUN CASALILLA, *Historia global, historia transnacional...*, pp. 183, 207-208 y particularmente en la p. 251, señala que: “su larga duración [del imperio español] se entiende mejor si pensamos que América y España estaban pagando los costes de administración, aculturación y regulación de los mercados en América (por cierto, también en España) mientras que «los holandeses, ingleses y franceses solo tuvieron que financiar los costes de distribución y transacción de su propio comercio»”, de manera que los riesgos y dificultades recayeron sobre los primeros y los beneficios sobre los segundos, situación que, no obstante, repercute en la larga duración de la Monarquía española.

fin de este obsequio era: “[la] paga de la gente que se esperaba de Italia y Alemania”, un “donativo” que alcanzó la suma de 30mil ducados,³⁸ pero para amasar tal cantidad la ciudad solicitó un préstamo con un diez por ciento de interés a los vecinos gaditanos. En esta ocasión el capitán apoyó con la cantidad de doscientos ducados (las cantidades más grandes fueron de mil ducados).³⁹ Motivo por el cual su nombre (Juan Thomas Milust) aparece en el padrón resultado de esta operación. El dinero reunido para satisfacer las necesidades urgentes del monarca fue, en última instancia, facilitado por los acaudalados vecinos gaditanos y éste les sería restituido al permitirles administrar los arbitrios municipales hasta que cobraran la totalidad del préstamo, además de que la ciudad seguiría disfrutando de estos ingresos al menos hasta conseguir quince mil ducados para obras. Este grupo de 78 individuos incluyó a naturales de España y extranjeros, muchos de ellos comerciantes y hombres de negocios. Resulta claro que los foráneos (particularmente genoveses y flamencos) fueron preponderantes, pues contribuyeron con 58.3% del préstamo. El grupo señalado por este padrón, aunque incompleto, tuvo entre sus filas a cargadores a Indias que en poco tiempo alcanzaron la nobleza y que además fueron determinantes en la preponderancia que Cádiz consiguió en el comercio ultramarino (en detrimento de Sevilla) y que no por nada son calificados como una “auténtica aristocracia del dinero”.⁴⁰ Entre todos ellos figura el capitán raguseo. Con esto puede asegurarse que desde entonces Miluti diversifica las formas con las que contribuyó al servicio del rey, siendo partícipe de una de las distintas formas de “fiscalidad extraordinaria” adoptadas por la Monarquía para aumentar los recursos a su disposición, en este caso un donativo-

³⁸ CARRASCO GONZÁLEZ, *Comerciantes y casas...*, p. 15, menciona 300mil.

³⁹ RAVINA MARTÍN, “Un padrón de los contribuyentes...”, p. 151, apéndice II; BUSTOS RODRÍGUEZ, *Cádiz en el sistema atlántico...*, p. 242 refiere que este personaje participó en el donativo previo, aquél de 1662, un dato que probablemente se deba a una confusión. Entre otros de los partícipes del donativo, cabe mencionar a Pedro Colarte, Maximiliano Cortés y a un miembro de la familia Conique, Andrés Conique.

⁴⁰ RAVINA MARTÍN, “Un padrón de los contribuyentes...”, p. 139-142, sobre los cargadores a Indias ennoblecidos, en la nota 22 quedan enumerados: Susana Escón (Marquesado de Campo-Fuerte); Bernardo Recaño (Marquesado de Casa-Recaño); Juan Andrea Panés (Marquesado de Villa Panés); Pedro Colarte (Marquesado del Pedroso); José de Lila y Valdés (Marquesado de los Álamos del Guadalete); finalmente: “con el dinero de Nicolás Rufo, su suegro, compraría Francisco José de Villavicencio no sólo el Condado de Cañete, sino el propio Virreinato del Perú”.

préstamo, práctica que comenzó a usarse con mayor asiduidad y sin limitarse a este tipo de adelantos de dinero.⁴¹

En cuanto a las expediciones de suministro y socorro militar que son mencionadas en su hoja de méritos, como quedó señalado, Miluti realiza una serie de viajes con destino a Italia gracias a una patente otorgada por el virrey de Nápoles. En 1666 conduce a seiscientos españoles de socorro a Nápoles en dos navíos y en la vuelta a España trae consigo pertrechos de guerra que entregó en Barcelona y Cádiz. El capitán continúa su recuento con la mención de una carta de julio de aquel año, por la cual el duque de Medinaceli le ordenó pasar al puerto de Santa María, donde siguió ejerciendo la profesión marítima. En 1667 realiza otro viaje similar a aquel de 1666, con destino a Italia y cargado al regreso de cuerda y pólvora para ser entregados en el puerto gaditano. Esta presentación de su experiencia marítima también fue la oportunidad para recordar al Consejo de Indias que el apoyo del raguseo no sólo había sido con sus servicios como capitán de los navíos, si no que, una vez más, había contribuido monetariamente a las necesidades monárquicas facilitando los víveres que eran requeridos durante las excursiones así realizadas. En concreto existía una deuda a favor del raguseo por siete mil cuatrocientos y veinte y un pesos:

[...] procedidos del viaje que hizo a Nápoles en el transporte de los españoles, de una cantidad de bastimentos y pertrechos con que socorrió a la Armada del Océano y el hospital real de Cádiz y de un depósito que se le mandó hacer en la Casa de la Contratación por la diferencia de las toneladas de unos navíos que se aplicó para la conclusión de la custodia que vino de Filipinas.⁴²

En este sentido, Miluti era capaz de adelantar el dinero o los bienes necesarios para cumplir debidamente con los objetivos de los viajes que le eran confiados, por lo que el arragocés también estaba familiarizado con aspectos necesarios para el desarrollo de un trayecto marítimo. Del mismo modo, resulta evidente que las

⁴¹ Veremos que la participación de Miluti en la fiscalidad extraordinaria no acaba aquí. Sobre los instrumentos que son comprendidos bajo el rubro de fiscalidad extraordinaria, *vid.* VALLE PAVÓN (coord.), *Negociación, lágrimas y maldiciones...*; asimismo: ANDÚJAR CASTILLO, “Los ingresos no fiscales de la hacienda castellana...”, pp. 89-116 y LAMIKIZ, “Fiscalidad y fraude...”, pp. 213-248. En efecto, los autores hacen referencia a estas prácticas a partir de distintas conceptualizaciones, respectivamente, como: “fiscalidad extraordinaria”, “ingresos no fiscales” o “fórmulas parafiscales”.

⁴² AGI, *Ch, Expedientes sobre concesiones de licencias para navegar*, años 1667-1694, leg.127. La relación de servicios comprende los folios o expedientes 77-89. Sobre la custodia de Filipinas hablaré más adelante.

acciones que le eran encomendadas siempre estuvieron dotadas de cierto semblante militar, centradas en su desempeño en el campo de batalla. Con lo cual, es decir, su experiencia, quedaba reforzada la capacidad del capitán raguseo para garantizar, o bien, asegurar el correcto desenvolvimiento de sus viajes y su mayor aprovechamiento.

Su última travesía, al menos antes de participar en el contacto con América bajo el sistema de los navíos de registro, ocurrió en 1669, cuando el general don Enrique Enríquez lo nombró por cabo de mar y guerra de uno de los bajeles que salieron aquel año desde Veracruz como refuerzo de la flota que partió de España en 1668.⁴³ Así, además de conocer el trayecto de los galeones de Tierra Firme, Miluti también se aproximó a la vía que conectaba con la Nueva España. Es precisamente en este año cuando le conceden una carta de naturalización y así osciló hacia la oportunidad de establecer contacto comercial con América de manera legal, ya que su condición como extranjero había dificultado su participación e inserción dentro de los circuitos trasatlánticos. Estas cartas otorgaban la condición de natural a quienes las poseían y podían obtenerse si se cumplían ciertos requisitos o por vía de privilegio, es decir, mediante el favor de la Corona, quien obviaba los requisitos estipulados tras el pago de un donativo (sabemos que Miluti no desembolsó cantidad alguna, por lo que parece ser que cumplía con los requerimientos).⁴⁴ Si bien este documento oficial lo autorizaba a comerciar con las Indias, apartándolo así de su condición de extranjero, también le permitió ampliar sus funciones y comenzar a operar como intermediario de cualquier interesado en enviar sus mercancías a ultramar bajo el amparo de un nombre español, aunque ello —ser un testaferro de no-naturalizados— estuviese prohibido.⁴⁵ Por lo tanto, la

⁴³ FRANCIS LANG, *Las flotas de Nueva España...*, pp. 202-213.

⁴⁴ AGI, C, NdE, años 1612-1689, leg.596 B, núm. 14: raguseos; GARCÍA FUENTES, *El comercio español...*, p. 37-44, el autor hace un recuento de las naturalizaciones concedidas en la segunda mitad del XVII, que suman 53, cifra pequeña en comparación a las 222 otorgadas entre 1600 y 1642. Recuperamos los ya dicho en el capítulo anterior al respecto, en particular que los requisitos para obtenerlas, para 1561, incluían haber residido por más de 10 años en España o Indias, poseer bienes raíces allí o estar casado con españolas. Para 1592 se especificó que la naturalización no otorgaba la capacidad de formar compañías comerciales y tampoco permitía servir ni servirse de testaferros. Disposiciones de 1608 y 1618 aumentaron el tiempo de residencia necesaria a 20 años y que los bienes debían sumar más de 40 mil ducados. Los conflictos entre extranjeros y el comercio español (representado por el Consulado de Sevilla) respecto a la posibilidad o no de los primeros para acceder al comercio de Indias también han sido estudiados en DÍAZ BLANCO, *Así trocaste tu gloria...*

⁴⁵ GARCÍA FUENTES, *El comercio español...*, p. 52-53; HARING, *Comercio y navegación...*, p. 135-137.

regularización no implicaba, necesariamente, un rechazo de las prácticas ilícitas, sino, acaso, una vía intermedia para poder realizarlas. Lo importante es que así estos extranjeros y sus iniciativas podían aprovechar los beneficios de participar dentro del sistema regular, en otras palabras, veremos cómo Miluti disfrutó de las distintas formas en que el gobierno central llegó a brindar apoyo a la empresa mercantil de un particular, uno de origen extranjero ahora naturalizado.

Es entonces cuando Miluti comienza la gestión de una licencia para poder navegar a Buenos Aires, como lo refiere su hoja de servicios: “consta que el año de 1672 hizo viaje en dos navíos a Buenos Aires llevando en ellos de cuenta de Su Majestad artillería, mosquetes, balería y jarcia y otros pertrechos de guerra para guarnecer aquel presidio y los de Chile”.⁴⁶ Para 1677 todos los servicios acumulados consiguieron favorecer la pretensión de Miluti para obtener una segunda licencia de viaje. Ambos trayectos a Río de la Plata serán objeto de análisis en el siguiente capítulo, donde ahondaré en cómo continuó la trayectoria del capitán. Por ahora me limito a los viajes previos. En este sentido, el expediente de Miluti cierra el recuento de sus actividades con una lista de las personas que aprobaban estos servicios, entre ellos se menciona a Pablo de Contreras, Manuel de Bañuelos (general que estuvo a cargo de la flota de Tierra Firme de 1669), el almirante Juan Miguel Balaquí (que lo fue de las escuadras de Masibradi)⁴⁷ y otros cabos. Insisto, el objetivo de este documento era recomendar al raguseo, por lo que afirman considerarle: “por merecedor de cualquiera merced que Su Majestad fuere servido hacerle”.

No obstante, estos no fueron los únicos servicios presentados por el raguseo para respaldar su pretensión de ser favorecido con una merced del rey. Como ya mencioné (y como quedó dicho en las primeras páginas de esta exposición), el hermano de Miluti, Pedro Juan, también acumuló servicios importantes al rey, mismos que ahora, a través de la exposición de los servicios de su hermano ante el Consejo, se solicitaba fueran incluidos dentro aquellos propios de Juan Tomás. En

⁴⁶ AGI, *Ch, Expedientes sobre concesiones de licencias para navegar*, años 1667-1694, leg.127. La relación de servicios comprende los folios o expedientes 77-89.

⁴⁷ Este personaje es mencionado por: FERNÁNDEZ DURO, *Armada Española...*, Tomo IV, pp. 310, 315 y 369, en la página 315 dice: “venían los más cercanos a nuestra capitana el almirante Balaquí, que lo es de la escuadra del general Massebradi (sic.)”, en la página 369 se le nombra “Balaque”.

otras palabras, a las labores marciales efectuadas por Pedro Juan a lo largo de su vida correspondía una compensación, misma que pasó a recaer sobre quien era su heredero más cercano, esto considerando, por una parte, la “patrimonialización” a la que estaban sujetos tales servicios y, por otra, en consideración de la recompensa que era esperada por haber servido al rey (un *debitum* al que ahora era acreedor Juan Tomás).⁴⁸ El hermano de Miluti había servido al rey por el tiempo de: “diecinueve años, tres meses y cinco días”, esto entre 1635 y 1655.⁴⁹ Cabe hacer un breve recuento de estas actividades. Pedro ejerció los puestos de maestro de jarcia en la fragata nombrada “La Asunción” durante cinco años, la cual era parte de la misma escuadra donde sirvió Juan Tomás, aquella del general Masibradi. También fue contra maestre y capitán de mar por poco más de un año de la urca “San Marcos” por una patente (de 30 de septiembre de 1641) elaborada por el duque de Nájera, general de la Armada del Océano. Los doce años, siete meses y veintitrés días restantes ostentó el cargo de capitán de mar y guerra de uno de los bajeles de la escuadra de Masibradi y de los nombrados “La Salamandra”, “El León Rojo” y “La Almudena” por patentes del rey otorgadas en diez de abril de 1642, treinta de abril de 1645, dieciocho de enero de 1649 y veintisiete de abril de 1654. Como su hermano, la experiencia militar de este capitán se forjó en los campos de batalla europeos y esto lo demuestra con el recuento pormenorizado de sus actividades. En 1639 participó en la Batalla de las Dunas, enfrentamiento que tuvo:

[...] la Armada del Océano, estando a cargo de don Antonio de Oquendo, con la de los Estados Generales de las Provincias Unidas en [el] canal de Inglaterra, y que teniendo ésta sitiada a la nuestra en Dunas le nombró el dicho don Antonio [a Pedro], por la satisfacción con que se hallaba de su proceder, por gobernador de una de las falucas que rondaban para embarazar al enemigo [para que] no hiciese operación con los navíos de fuego como lo intentó diferentes veces [...] ⁵⁰

⁴⁸ Al respecto pueden verse los artículos de: BARRIENTOS GRANDÓN, “Méritos y Servicios” ..., pp. 589-615; asimismo: SOLÍS ROBLEDA, “La herencia del derecho a solicitar...”, pp. 27-44.

⁴⁹ AGI, *Ch, Expedientes sobre concesiones de licencias para navegar*, años 1667-1694, leg.127. La relación de servicios comprende los folios o expedientes 77-89, la hoja de servicios de Pedro Juan también se encuentra en este expediente y comienza después de la de su hermano.

⁵⁰ AGI, *Ch, Expedientes sobre concesiones de licencias para navegar*, años 1667-1694, leg.127. La relación de servicios comprende los folios o expedientes 77-89.

En efecto, la hoja de servicios del capitán raguseo insiste en la capacidad de su hermano y el agrado que sus superiores manifestaron sobre su desempeño como soldado. En este sentido, el ánimo de reforzar las pretensiones del capitán se consigue con otra exposición ensalzada de las acciones militares en las que concurrió su congénere. Así, sabemos que Pedro participó en los socorros que introdujo el duque de Nájera en Tarragona en 1641 y en las batallas contra la armada francesa de aquel año, episodios en los que salió herido: “con riesgo de perder la vida”. En 1642, continúa la hoja de servicios, participa en los socorros de Rosas —donde también estuvo Juan Tomás— introduciendo géneros para la fortificación del lugar, ejecutándolo todo como: “muy buen soldado y experto marino” al haber evitado ser capturado. En el escenario italiano el capitán raguseo luchó en “Castelamar” hasta quedarse sin municiones, gobernó seis compañías que puso bajo su mando “el señor don Juan” y, en 1648, asegura la hoja de méritos, el secretario de este “señor don Juan” (probablemente se trate de un joven Juan José de Austria) le escribe una carta dándole las gracias por su papel en los conflictos en Nápoles, cuando combatió contra las galeras procedentes de Francia. Asimismo, sirvió con una faluca manteniendo contacto con los cabos de “la Licosa y Palenudo”, participó en el sitio y toma de las plazas de “Pomblin y Portolongon” y, en general: “en todas las demás revoluciones del reino de Nápoles hasta la quietud de ellas”.⁵¹ Finalmente, en 1649 es enviado a Sicilia a: “limpiar las costas de aquella isla que se hallaban infestadas del enemigo”. Al igual que su hermano, este capitán fue testigo de las continuas guerras y desintegración del aglomerado que era la monarquía española.

Sus últimas actividades lo colocan de vuelta en España, en el puerto de Santoña, donde se encargó de la composición de algunos bajeles.⁵² Sin embargo parece que estaba interesado en volver a la península itálica, ya que en 1663 el rey le concede una merced de veinticinco escudos de sueldo al mes en las galeras de

⁵¹ AGI, *Ch, Expedientes sobre concesiones de licencias para navegar*, años 1667-1694, leg.127. La relación de servicios comprende los folios o expedientes 77-89.

⁵² AGI, *Ch, Expedientes sobre concesiones de licencias para navegar*, años 1667-1694, leg.127. La relación de servicios comprende los folios o expedientes 77-89, esto es: “como parece de cartas del señor Francisco Pimienta y de don Luis de Yanguren secretario de la Guerra”.

Nápoles y un despacho de recomendación para su virrey, conde de Peñaranda: “para que le ocupase en los gobiernos de su provisión”. En este contexto, en 1666, ocurre el trayecto ordenado por el “cardenal Aragón” (virrey de Nápoles a partir de 1664), por el cual encargó a Pedro Juan el traslado de pólvora hacia España, viaje que fue amenazado por “bajeles de moros” y que empujó al capitán raguseo a hacer una mina en el pañol de su barco para después perecer “quemado con el mismo navío”, evitando así la captura del buque y su carga por parte de los enemigos del monarca. Estas acciones son respaldadas por una serie de oficiales, entre ellos se menciona al duque de Nájera, a don Manuel de Bañuelos y, nuevamente, al almirante Juan Miguel Balaquío, quienes certificaron: “haber visto servir al dicho capitán con mucha inteligencia, valor y celo”.⁵³

Todo lo anterior es añadido a la hoja de méritos de Juan Tomás Miluti, el recuento de las actividades de Pedro Juan cierra señalando que: “parece que estos servicios recaen en la persona del capitán Juan Tomás Miluti, su hermano”. De manera que la familia del arragocés se consolidó como una avocada al auxilio del rey y fue la posibilidad de heredar estos débitos la que permitió sentar las bases para la continuidad de tales servicios. Ahora, en consideración de los alicientes fundados en las carreras de su padre y hermano, Miluti estaba en condiciones de reclamar una compensación de gran importancia. Antes de pasar a la manera en que Miluti continuó sirviendo al rey, importa remarcar que, considerando lo aquí expuesto, la trayectoria del capitán raguseo transitó desde espacios fronterizos y en el Mediterráneo a otros, igualmente cercanos a espacios de frontera, pero situados en las costas caribeñas y litorales de América. Dicho desplazamiento también estuvo caracterizado por el talante militar de las operaciones efectuadas, centradas en la profesión marítima que Miluti desempeñó (con efectividad) y la necesidad de socorrer dichas plazas, en unos u otros espacios, con lo necesario para su suministro y defensa. Los méritos y servicios del capitán también evidencian la

⁵³ AGI, *Ch, Expedientes sobre concesiones de licencias para navegar*, años 1667-1694, leg. 127. La relación de servicios comprende los folios o expedientes 77-89, la lista de los oficiales que certifican las actividades de Pedro, como aparece en la hoja de servicios, incluye a: “los señores duque de Nájera, barón de Batevila, conde de Conversano, el príncipe de Lantgravio, don Manuel de Bañuelos, el almirante Juan Miguel Balaquío, el maestro de campo Gaspar de Lurtas y el almirante Pedro Oronso con otros cabos marítimos y terrestres”.

necesidad de personal capacitado y respaldado por terceros, en otras palabras, de la mayor confianza posible para realizar tales acciones. En este sentido, otro factor a favor del individuo era su iniciativa en el financiamiento de las necesidades de la Monarquía, fuera adelantando dinero para la compra de los suministros requeridos para realizar las navegaciones que le eran encomendadas, o bien, aportando al monto total de los préstamos realizados por la ciudad de Cádiz a manera de donativo y como parte del conjunto de contribuciones extraordinarias destinadas al sostenimiento de la política española en Europa.

Para cerrar este apartado, importa señalar otro aspecto de gran importancia dentro de la trayectoria del capitán raguseo, a saber, el abandono de su condición de extranjero gracias a su naturalización como español. El cambio pudo estar motivado por una serie de factores. Por una parte, el haber llegado desde edad temprana a España ocasionó un distanciamiento con su lugar de origen, distancia que seguramente fue reforzada con el terremoto de 1667 ocurrido en Ragusa. Esto empalma con lo previamente dicho en cuanto al “declinar” de Ragusa durante estos años, un proceso que fue acompañado por el desarrollo del comercio atlántico y cuya fuerza de atracción comenzó a arremolinar recursos y personas en sus costas, algo que, al menos después de la segunda mitad del XVII, también captó al Mediterráneo. Por otra parte, opina Fernand Braudel, al referirse a algunas ciudades mediterráneas del periodo, como Ragusa, que los: “pueblo marineros, lo mismo en el Mediterráneo que en otras partes, son esencialmente vagabundos, propicios a las emigraciones y a las mudanzas”.⁵⁴ Aunado a lo anterior, la oportunidad de ensanchar la lista de servicios iniciada por su padre dentro de los ejércitos hispánicos y contribuir a la memoria familiar pudieron ser otro incentivo, más importante a mi parecer, para permanecer en un camino que, desde entonces, trascendió hacia una segunda generación de soldados raguseos, reconocidos por sus habilidades navales como marineros, mercaderes y constructores. Por lo tanto, la posibilidad del ascenso social estaría jugando un papel importante en la decisión

⁵⁴ Ragusa es parte de las ciudades a las que hace continua referencia la obra de: BRAUDEL, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo...*, la cita se encuentra en la p. 191; sobre la “decadencia” del Mediterráneo en correspondencia con los efectos del desarrollo de las rutas atlánticas, importa retener las conclusiones de esta obra y el cap. III de la primera parte: “Los Confines: el Mediterráneo mayor”.

tomada por el raguseo para adquirir su naturaleza dentro de los reinos de España. De este modo, al dar continuidad a su *cursus honorum* estaba en posición de recibir una serie de ascensos en beneficio propio y de sus allegados u otros familiares. La oportunidad de adquirir cargos y mayores mercedes fue, sin lugar a duda, aprovechada, algo que quedará demostrado en los viajes siguientes.

No obstante, considero que el principal motivo para que este capitán decidiera naturalizarse fue que tal procedimiento era un medio necesario para ingresar legalmente a los circuitos comerciales que conectaban a Europa con América. La participación de extranjeros en el comercio con Indias no era ninguna novedad para el siglo XVI, pero tal circunstancia cobraba vigor conforme avanzaba el XVII, agravándose todavía a principios de la siguiente centuria, cuando se discutió largamente la participación de los jenízaros (hijos de extranjeros naturalizados) en el comercio indiano.⁵⁵ El contexto en el que se encontraba la Monarquía ameritaba que cualquier apoyo fuera aprovechado, aunque con ello se pusiera en duda la preponderancia de los naturales frente a los extranjeros. Con lo cual sus viajes a Buenos Aires servirán para señalar la convergencia que existió entre los aspectos aquí mencionados, es decir, la retribución de los servicios acumulados por los Miluti y haber conseguido la carta de naturaleza necesaria para abrir las puertas atlánticas, ambos permitieron que Miluti se beneficiase de las oportunidades derivadas de servir al rey en América.

Finalmente, su naturalización también permite remarcar un aspecto que contrasta con su papel como soldado al servicio del rey. El capitán raguseo, en paralelo a sus servicios militares y previo a esta regularización (valga la expresión), buscó repetidas veces la manera de ingresar a los circuitos comerciales que le estaban vedados. De manera que su solicitud para recibir una merced del rey también tenía como antecedentes sus tentativas por defraudar los ingresos fiscales y transgredir la legalidad que regulaba la Carrera de Indias. Considerando estas circunstancias, la confianza construida en torno a la capacidad y desempeño del capitán se construyó pese a sus actividades ilegales, que eran bien conocidas y que incluso fueron castigadas. Sin embargo, como dije, abandonar su condición de

⁵⁵ GARCÍA-MAURIÑO, *La pugna entre el Consulado...*, p. 41-45.

extranjero no necesariamente lo inhibió de efectuar prácticas ilícitas, si no que, de hecho, fue el medio para continuarlas. Lo que conduce a cuestionar qué tanto fueron estas primeras experiencias las únicas permeadas por acciones contrarias a las cédulas y ordenanzas del rey que enmarcaban la forma en que debían ocurrir los contactos con los territorios ultramarinos. En otras palabras, en lo que sigue importa comprender si la naturalización modificó la relación entre Miluti y las instituciones monárquicas que regulaban el comercio con Indias. Del mismo modo, esto también permite señalar la flexibilidad con que el gobierno monárquico admitía a individuos cuyos antecedentes, uno podría pensar, los debían alejar de la participación en dichas dinámicas de contacto. Los parámetros que regulaban la Carrera estaban sujetos a circunstancias que revelan que las dinámicas de contacto no siempre eran estrictas ni tan estáticas. En suma y en relación con lo dicho párrafos arriba, estos elementos no impidieron la continuidad de la trayectoria personal del extranjero y su ascenso en los escalones de la oficialidad militar.

Capítulo 4

Un extranjero en Indias: Los viajes a la frontera austral y el sistema de *registros* en la práctica

Por lo visto en capítulos anteriores, a lo largo del siglo XVII la Monarquía española se encontró enfrascada en una serie de conflictos que requirieron su atención inmediata. Tales conflictos, como también quedó dicho, comenzaron a extenderse con mayor claridad hacia las provincias ultramarinas. Así, mientras que los apartados anteriores estuvieron centrados en una perspectiva propia del escenario europeo, en adelante traslado el análisis hacia algunos de los espacios americanos que fueron considerados en las discusiones sobre las formas que debían implementarse para responder a tal contexto, uno de clara pujanza extranjera. En este sentido, recuperemos que este periodo, adverso a los intereses monárquicos tanto en el plano político-militar como en el económico-comercial, también se caracterizó por la movilización de instituciones y vasallos que se dedicaron a buscar salidas y elaborar propuestas que asegurasen la preeminencia de la monarquía española dentro de la geopolítica europea. Un remedio, es decir, una posible solución a tales circunstancias, consistió en dar lugar a alteraciones en el ordenamiento de los contactos trasatlánticos con América. El quid del problema estaba en implementar formas de organización y financiamiento que fueran capaces de sustentar los crecientes costos de un aparato defensivo amenazado en múltiples frentes, y capaz, este último, de garantizar la seguridad de los circuitos comerciales atlánticos que conectaban las distintas partes de los dominios de Carlos II entre sí. Por lo tanto, en este apartado convergen, en primer lugar, los antecedentes del capitán Juan Tomás Miluti como asentista y soldado al servicio de monarca español y, en segundo, los aspectos militares y comerciales que dieron forma al sistema de contacto trasatlántico basado en navegaciones sueltas, los navíos de registro. En otras palabras, lo que sigue es un estudio de caso centrado en un capitán que participó en la ejecución de los remedios dispuestos para conectar y defender con mayor efectividad las provincias americanas, labor con la que se buscó subsanar los malestares del entramado monárquico.

Ahora bien, he señalado que este sistema de contacto, efectuado con embarcaciones sueltas, con distintos territorios y con objetivos tanto militares como comerciales, funcionó con progresiva regularidad a lo largo del seiscientos. Asimismo, mencioné que un referente importante para dimensionar las iniciativas dispuestas por la monarquía española para defender sus dominios (durante la primera mitad de dicha centuria), fue el caso de los socorros destinados a Filipinas. En este sentido, el caso filipino sirve para colocar nuestra atención en algunos aspectos que revelan afinidades y contrastes entre la primera y la segunda mitad del siglo y, del mismo modo, entre unos y otros espacios en los que se aplicaron estos medios de contacto. Una primera semejanza que cabe señalar es que el análisis de los socorros dirigidos al espacio asiático, efectuado por Thomas Calvo en su obra *Espadas y plumas...*,¹ está articulado en torno a la trayectoria de un capitán que participó en su preparación, el soldado y escritor Alonso de Contreras. Alternativamente, en nuestro caso el hilo conductor es un capitán arragocés, Juan Tomás Miluti, quien, efectivamente, guarda ciertos paralelismos con el militar de la primera mitad del siglo XVII; salvo, desgraciadamente, el haber dejado por escrito su experiencia como soldado. Ambos fueron *bellatores* al servicio de la corona española y ambos actuaron con la expectativa de que su apoyo y lealtad fueran debidamente recompensados. Así, a lo largo de la centuria existieron individuos advocates a realizar este tipo de labores, denotando que un camino de servicio y retribución era una oportunidad asequible para aquellos dispuestos a correr los riesgos que acarreaba. Pero más allá de esta afinidad personal y profesional, la cuestión que podemos plantear en clave comparativa sería la siguiente: para la segunda mitad del siglo XVII ¿había cambiado la efectividad y desempeño de los medios de contacto dispuestos para defender los espacios transoceánicos que separaban al rey de sus dominios? En la medida en que los socorros a Filipinas no resultaron como se esperaban, esta situación conlleva a preguntar por el éxito que alcanzaron las experiencias posteriores y los factores que determinaron uno u otro

¹ CALVO, *Espadas y plumas...*, este autor recalca que el uso de la expresión “socorros de Filipinas” llegó a usarse en otras circunstancias, especialmente en relación con el envío desde Nueva España de los situados destinados a dicha región. Asimismo, el autor remite a la obra de FERNÁNDEZ, *Mitos y utopías...*, en donde también se abordan estos episodios.

resultado. En otras palabras, ¿fueron debidamente atendidas las preocupaciones del gobierno peninsular? La trayectoria del capitán raguseo ayuda a identificar cuáles eran las más apremiantes y el desempeño que tuvo como agente encargado de atenderlas. De esta manera, y siguiendo la reflexión de Thomas Calvo, la cuestión está en valorar la efectividad del gobierno hispánico, es decir, atisbar si los múltiples instrumentos (colectivos o individuales) a disposición de la Monarquía habían dejado de ser: “incapaces de controlar los coletazos que da un organismo joven, el Leviatán, y la tiranía de un espacio que se mide en años”.²

Esta última frase invita a complementar el contraste en el tiempo con uno enfocado en el espacio. En los capítulos anteriores vimos que parte de las experiencias militares de Miluti consistieron en el transporte de tropas y pertrechos en el Mediterráneo y que poco después tales tareas las efectuó en espacios americanos. En este sentido, los viajes del capitán permiten realizar una comparación entre las regiones americanas por él trastocadas: particularmente la capitanía general de Guatemala y la gobernación de Buenos Aires; su inclusión en los contactos trasatlánticos a partir de un mismo tipo de vínculo (los navíos de registro) permite valorar el desarrollo de esta política imperial en los contextos específicos en los que se buscaba contener —o al menos controlar— la pujanza y expansión europeas. Esta valoración también subraya un factor común entre los espacios americanos y el referente filipino, una razón detrás del porqué de la implementación de tales medidas de contacto y socorro, a saber, su posición como fronteras vinculadas con el Mar del Sur. Efectivamente, Buenos Aires era una escala en la ruta hacia el Pacífico, mientras que el istmo centroamericano era una región que facilitaba la conexión transoceánica en ambos sentidos. En este contexto, importa reiterar que la implementación de los navíos de registro buscaba integrar estos espacios con mayor fuerza a las redes de intercambio trasatlántico, lo cual, finalmente, posicionaba a los puertos rioplatense y centroamericano como vías alternas de suministro a la par que rutas de acceso hacia el interior del continente. En otras palabras, un resultado derivado de la puesta en práctica del envío de

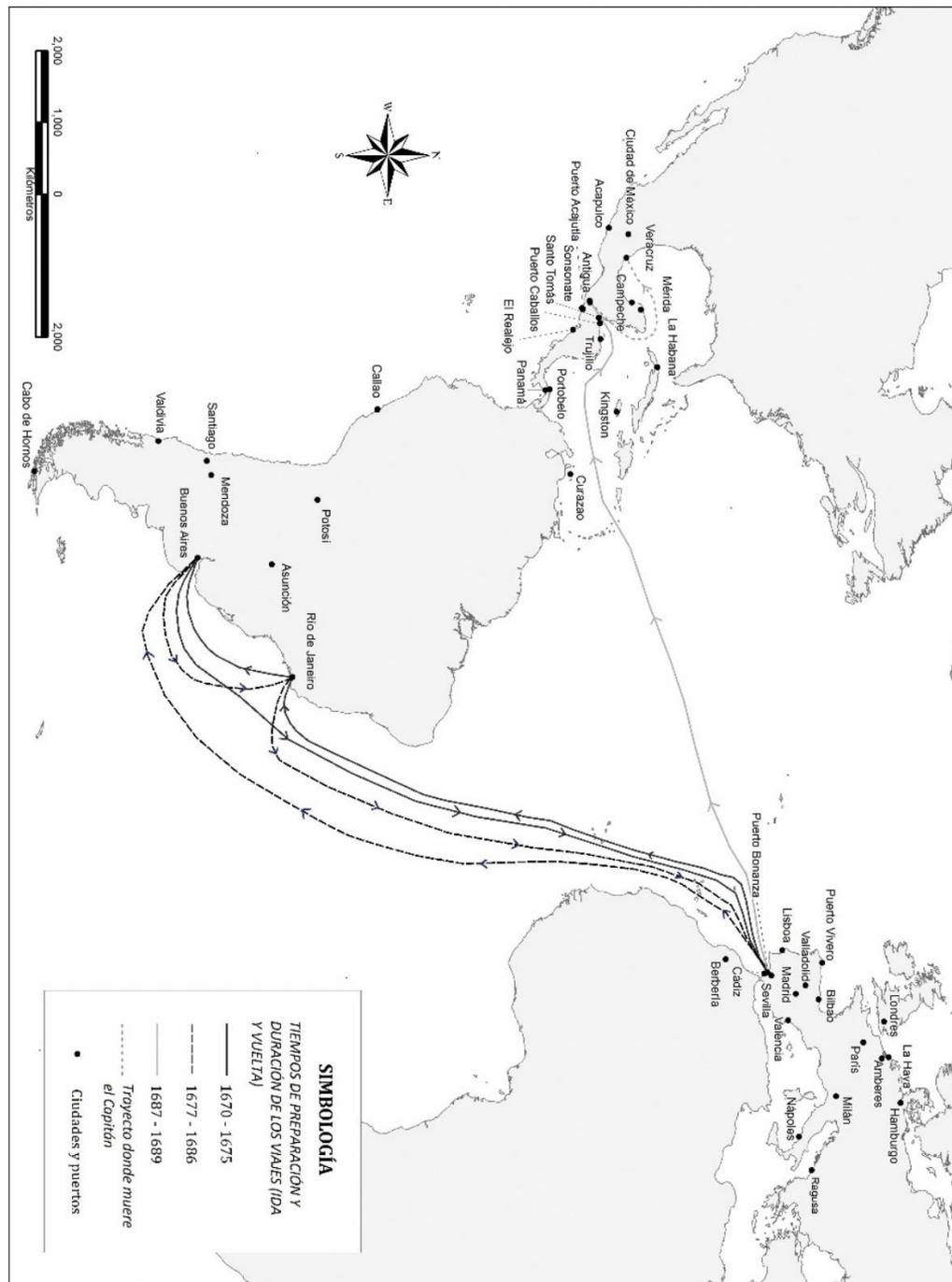
² La cita se encuentra en: CALVO, *Espadas y plumas...*, cap. III, resulta igual de sugerente lo dicho en la sección: “Despedida”.

navíos sueltos fue la multiplicación de las rutas marítimas, mismas que permitieron enlazar las provincias americanas que tenían un aspecto en común, ser puertas hacia el Mar del Sur. Los primeros efectos de los registros sobre la configuración de las navegaciones y las relaciones entre los territorios monárquicos no tardaron en manifestarse.

Ahora bien, veamos cómo fueron implementados estos *registros* y su actividad a partir del caso microhistórico dedicado a Juan Tomás Miluti. Gracias a él nos adentrarnos en el orden y funcionamiento de la Monarquía, de manera que podamos ver, retomando una vez más a Thomas Calvo, “las entrañas de la maquinaria, donde se acomoda la carne de cañón del monstruoso Leviatán”.³ Este análisis, “desde adentro”, es un cambio de escala que complementa la aproximación general que presenté sobre estos instrumentos de contacto transoceánico y que busca señalar algunos aspectos que el lente *macro* llega a soslayar. Este ápice es una valoración más precisa de la logística y configuración de los nexos trasatlánticos efectuados por el capitán raguseo hacia Buenos Aires. No obstante, hay que tener en cuenta que este análisis no sólo importa para el caso rioplatense, pues, como podrá observarse, algunos elementos serán reiterados al abordar los navíos de registros destinados a Guatemala, nuevamente bajo el mando del capitán, una perspectiva que importa tener en mente a lo largo de este apartado. Además de este apunte, recordemos que, a partir de ahora, el arragocés ya puede considerarse un natural de Cádiz y ya había transcurrido el periodo de su destierro. Una vez más, su objetivo será el contacto con Indias, siendo el puerto de Buenos Aires, en el extremo austral del continente americano, su primera incursión.

³ CALVO, *Espadas y plumas...*, cap. III

Mapa 1: Rutas seguidas (aproximadamente) por el capitán Juan Tomás Miluti en sus viajes a Buenos Aires y Guatemala, segunda mitad del siglo XVII



Fuente: elaborado en el Departamento de Sistemas de Información Geográfica de El Colegio de México y diseñado para su impresión por Ana Laura Zavala.

➤ **El primer viaje a Buenos Aires. Comercio y defensa en la frontera austral americana**

○ *Gestión y características iniciales de la licencia*

Apenas obtuvo su carta de naturalización a finales de la séptima década del siglo XVII, el capitán Juan Tomás Miluti inició un largo proceso para obtener una licencia para viajar a Buenos Aires con navíos de registro, los instrumentos utilizados para complementar el esquema restrictivo de los “puertos únicos” al conectar a España directamente con espacios americanos que no eran el destino principal de las flotas y los galeones. El puerto de Buenos Aires, desde años atrás, llamaba la atención de comerciantes europeos y españoles por haber funcionado como una vía ilegal de salida de la plata potosina, de ahí una explicación del creciente interés por establecer contactos comerciales con la región. En general, los retornos de este metal fueron la exportación rioplatense más importante y a ella se sumaban, en menor medida: harina, algunos tejidos, sebo, cecinas y cueros.⁴ Como puede esperarse, muchos de esos contactos se llevaban a cabo de manera subrepticia y, como veremos, este también fue el caso de los viajes de Miluti.

Ahora bien, en el caso de Miluti, la gestión de la licencia no fue resultado de una iniciativa totalmente propia. En 1669, el trámite comienza con la solicitud realizada por otro individuo, Joseph Ferriol, con quien más tarde se ajustó “la cantidad [es decir, el monto de la licencia] con que había de servir por esta gracia, pero se dejó de aprobar por no haber nombrado persona que hiciese el viaje”.⁵

⁴ MOUTOUKIAS, *Contrabando y control...*, p 62-67.

⁵ AGI, *BA, ROP*, año 1670, 3, L. 8, ff. 52r-52v, “Carta acordada de la Cámara al presidente y jueces oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla” 3 de noviembre. Manda que informen con toda distinción y envíen su parecer acerca de las pretensiones de Juan Tomás Miluti, vecino de Cádiz y don Simón de Lima, vecino de esta Corte, dueño del navío nombrado “Nuestra Señora de la Soledad y San Francisco” la fábrica extranjera, de que se les conceda licencia para navegar de registro al puerto de Buenos Aires (La solicitud es del Consejo de Indias). Este legajo contiene las cartas intercambiadas entre el Consejo de Indias (a través del Consejo de Cámara) y distintos presidentes de la Casa de la Contratación. Asimismo, contienen órdenes y Cédulas reales entregadas al capitán Miluti. Sobre 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 Majestad, dándose por gracia y merced” corresponden a la Cámara, lo anterior indica que la prerrogativa real que eran los navíos de registro era parte de sus competencias, *vid.* la relación de Antonio de León Pinelo, ubicada en: AGI, *IG*, año 1644, leg.827, *Relación de los despachos que tocan distintamente a los Consejos Real y de la Cámara de Indias, 1644*”, asimismo: ESCUDERO LÓPEZ, “La creación del Consejo de Cámaras...”, pp. 622-635.

Efectivamente, Ferriol había entregado un memorial a la Cámara del Consejo de Indias en el que proponía nombrar una persona que fuera “natural de estos reinos” para realizar una navegación a Buenos Aires con un navío de trescientas toneladas y un patache de cincuenta, de fábrica extranjera, cargados de géneros y frutos y que, además, saldrían: “en conserva de los primeros galeones, con deseo de que lo que procediese de esta gracia sirviese [para] acudir a los gastos que en las festividades se ofrecen”.⁶ Sin embargo, la aprobación quedó suspendida por prácticamente un año, por lo que en 1670 Ferriol suplicó al rey que su solicitud fuera debidamente atendida. La demora, según el solicitante, la atribuía a la actitud del Consulado y comercio de Andalucía, que “ha repugnado siempre esta navegación”, pues se consideraba que el comercio así efectuado llegaba a Perú y terminaba por socavar la rentabilidad de las cargazones y mercancías fletadas en los galeones de Tierra Firme.⁷ Con ello resulta evidente que la postura del Consulado de Sevilla era conocida y que el solicitante temía que continuara siendo negativa respecto a la aprobación de una de estas licencias. Tal actitud responde a una situación complicada y ampliamente estudiada, ya que los comerciantes y autoridades del puerto rioplatense, esto es, su cabildo y la audiencia que allí residió por una década, entraron en oposición con el consulado sevillano y, más particularmente, con el limeño, a causa de los efectos provocados por la apertura de esta vía de contacto, alternativa a los galeones.⁸ La reticencia frente a las alteraciones en las formas de contacto no eran del todo ajenas al contexto del momento ni específicas del caso de los *registros*, como lo vimos al recuperar las múltiples propuestas elaboradas, y

⁶ AGI, *Ch, Expedientes sobre concesiones de licencias para navegar*, años 1667-1694, leg.126. Este legajo en particular se encuentra desordenado, en uno de los expedientes del caso del capitán Miluti se mencionan las pretensiones de Joseph Ferriol y sus suplicas para obtener la licencia, fechadas en 1670, en estas suplicas se menciona que el memorial fue entregado “la navidad pasada”, de allí que lo fechamos en 1669.

⁷ AGI, *Ch, Expedientes sobre concesiones de licencias para navegar*, años 1667-1694, leg.126. En estos expedientes, como mencioné, aparece una comunicación entre la Casa de la Contratación y el Consejo de Indias que refiere las suplicas de Ferriol, allí se retoma el parecer que el Consulado de Sevilla tuvo respecto a tales suplicas y, en general, sobre el comercio efectuado con Buenos Aires a través de navíos de registro. Estas reticencias no se limitaron al presente caso, sobre ellas: MOUTOUKIAS, *Contrabando y control...*, particularmente pp. 74-77.

⁸ Aunado a lo expuesto por Zacarías Moutoukias en la cita anterior, la postura de los consulados respecto a la vía de contacto rioplatense ha sido analizada por distintos autores, particularmente aquellos que centran su atención en el caso del consulado limeño: MOLINA, “Una historia desconocida...”, pp. 11-100; JUMAR, *Le commerce atlantique...*, pp. 89-93, 114, 292-294, y SUÁREZ, *Desafíos Transatlánticos...*

finalmente rechazadas, para la creación de compañías comerciales.⁹ Aquí me limito a presentar los argumentos que fueron enarbolados durante la gestión de la licencia que recayó, en última instancia, en las manos del capitán Miluti.

La cuestión sobre la postura del Consulado es mencionada en una comunicación entre la Casa y el Consejo de Indias, la cual versa sobre las suplicas del solicitante, quien señalaba que sería un caso singular el que el Consulado admitiera “la concesión de tales licencias” porque, decía, el tráfico que transcurre por aquella parte hacia el Perú, es decir, desde Buenos Aires, era en “perjuicio” de flotas y galeones. Efectivamente, al permitir estos intercambios un resultado era que la plata destinada a utilizarse en las ferias de Portobello era desviada hacia el Río de la Plata por suponer una mejor rentabilidad, ya fuera al escapar de los gravámenes vigentes o encontrando mercancías de contrabando a precios más accesibles. Asimismo, el solicitante señala que fue la demanda local de los bienes la razón para que se instaurara una audiencia capaz de atenuar el “gran desorden” que se padecía en el puerto a causa de los navíos que, sin permiso, eran admitidos en él para satisfacer tales urgencias. Para atender esta situación, en palabras del solicitante, éste recuerda que se resolvió enviar: “cada dos años navío con lo menesteroso para socorrerse, y siendo cierto que si no se permite, han de admitir los de la misma audiencia el primero que se arrojar a ir a aquel puerto por remediar sus necesidades”.¹⁰ Aunado a ello, el solicitante aseguraba que en trescientas cincuenta toneladas no cabían mercaderías suficientes que “llenen el Perú para deteriorar el comercio de Tierra Firme”, en otras palabras, estima que las cantidades transportadas en los *registros* apenas bastarían para el consumo de Buenos Aires, Tucumán y Paraguay. Así, representando los “pocos fundamentos con que el Consulado de Sevilla se opone a estas permisiones”, es decir, sin existir verdaderos inconvenientes, aunado a que existía el riesgo de que cualquier otro “se arrojar” en dirección al Río de la Plata para aprovechar las necesidades del puerto que

⁹ Cabe reafirmar que las instituciones encargadas del control y vigilancia del contacto trasatlántico tuvieron reticencias y actitudes encontradas respecto a la apertura del puerto rioplatense, al respecto y en relación con el tema del arbitrista: DÍAZ BLANCO, “Pensamiento arbitrista y estructuras institucionales...”, pp. 47-77.

¹⁰ AGI, *Ch, Expedientes sobre concesiones de licencias para navegar*, años 1667-1694, leg.126. En estos expedientes aparece la comunicación entre la Casa de la Contratación y el Consejo de Indias que refiere las suplicas de Ferriol y el parecer del Consulado de Sevilla respecto a su solicitud.

serían debidamente pagadas (era, como dije, una vía de acceso a la plata potosina, forma de pago preferida) y, por último, asegurando que no ha ocupado el dinero que propuso para obtener la gracia que solicitaba en alguna otra cosa, este individuo reiteraba la solicitud hecha para obtener la licencia de viaje. El Consejo, por lo tanto, solicita una serie de papeles necesarios para emitir su parecer, los cuales incluían el memorial que fue presentado ante la Cámara, los papeles que indicaban en qué momento del año era mejor enviar estos navíos a Buenos Aires y, finalmente, se alude que en una carta de la Casa de la Contratación se había señalado la existencia de otro solicitante para hacer el mismo viaje, don Juan de León, de manera que también era necesario esperar, tanto el parecer que el Consulado estaba elaborando respecto a esta alternativa, como el informe correspondiente que debía elaborar la Casa para incluirlo con el resto de papeles.

En cuanto al parecer del Consulado, la Casa de la Contratación presenta al Consejo un informe que lo resume. Contrario a las expectativas de Ferriol, el Consulado estaba de acuerdo con el envío de los navíos de registro “por ser muy conveniente la comunicación con aquella audiencia y la conservación de aquel presidio”.¹¹ No obstante, lo hacía subrayando un par de condiciones que debían considerarse antes de proceder a la aprobación de la licencia. Primero, la corporación de mercaderes advertía que este permiso debía ser entregado “a hombre seguro y conocido”, pues recordaban los daños que se siguieron cuando tales permisos se otorgaron a individuos que no estaban debidamente acreditados (más adelante veremos a qué hechos hacían referencia). Por ahora, este apunte es suficiente para desestimar la propuesta de don Juan de León, pues no era natural de Sevilla ni era dueño del barco con el que pretendía realizar el trayecto. Por si fuera poco, este individuo había acompañado a Diego Lobatón en los viajes por los que fue procesado por el Consejo; había intentado introducir esclavos y otras

¹¹ AGI, *Ch, Expedientes sobre concesiones de licencias para navegar*, años 1667-1694, leg.126. En estos expedientes aparece la comunicación entre la Casa de la Contratación y el Consejo de Indias que refiere las suplicas de Ferriol y el parecer del Consulado de Sevilla respecto a su solicitud, sobre lo cual informa la Casa al Consejo de Indias en una carta fechada en Sevilla el 21 de octubre de 1670, el parecer del consulado es del día 15 del mismo mes.

mercaderías a Portobelo de manera ilegal.¹² En efecto, era necesaria una persona segura, es decir, una en quien se confiara que durante sus viajes no reproduciría estas prácticas ilícitas, o bien, como lo expresa el informe de la Casa, una persona: “de quien se deba esperar no falte al servicio de vuestra Majestad y conservación de estos comercios” y así evitar los daños derivados de confiar en completos desconocidos. En segundo lugar, el Consulado reafirma lo dicho por el solicitante de la licencia, esto es, que el viaje debía realizarse en conserva de galeones, “al compás de galeones y flota”, es decir, que el viaje a Buenos Aires con todas las cosas que allí eran necesarias debía realizarse en sincronía con el vaivén regular de los navíos que articulaban a España con los puertos habilitados para tal contacto. Por lo demás, la licencia no estaba siendo frenada por parte del comercio andaluz.

Sin embargo, como advertimos párrafos arriba, el permiso solicitado por Ferriol se dejó de aprobar por no haber nombrado a la persona que, dijo, realizaría el trayecto. Entonces fue necesario comenzar a buscar a algún otro interesado, lo que llevó a que el capitán raguseo aprovechara tal oportunidad. Esta situación también dio pie a que se intentara obtener el mayor servicio posible, es decir, que aumentara el monto a pagar por el permiso, pues era claro que existía más de una persona dispuesta a llegar a un acuerdo. Por lo anterior, resulta claro que las licencias eran motivo de competencia, los solicitantes, también llamados “oposidores” en la documentación, podían participar de una dinámica de “pujas” para obtener el permiso. Ofrecer un mayor servicio que otros interesados (es decir, más dinero o mejores condiciones) era una estrategia viable para que los individuos que quisieran ser los depositarios finales del asiento y favor del rey tuvieran preferencia. Así, junto a la mención del capitán Miluti aparece otro individuo, don Simón de Lima “vecino

¹² Al respecto, AGI, *P*, año 1661, 22, r.6, n.124, “Carta de Fernando de la Riva Agüero, presidente de la Audiencia de Panamá, en que dice que en carta de 10 de julio dio cuenta de haber llegado a la boca de aquel puerto dos bajeles de Inglaterra y que los despachó sin dejarles entrar en él, y comunicando por la presente que lo mismo hizo con una urca holandesa que llegó pocos días después cargada de negros”, 1661-11-08; AGI, *P*, año 1662, 230, L.5, f. 340v-341v, Remisión a España de Diego Lobaton, “Real Cédula a Fernando de la Riva Agüero, gobernador y capitán general de Tierra Firme y presidente de la Audiencia de Panamá, para que envíe preso a la Casa de la Contratación a Diego Lobatón, vecino de Sanlúcar, que iba embarcado en uno de los dos navíos ingleses que desde Jamaica intentaron introducir en Portobelo negros y otras mercaderías, de que dio cuenta en carta de 10 de julio de 1661”, 1662-08-25; AGI, *P*, año 1663, 23, r.2, n.18, “Carta de Fernando de la Riva Agüero, presidente de la Audiencia de Panamá que expone que por diferentes vías ha remitido los autos de las causas que tuvo para enviar preso a la cárcel de Cartagena a Diego Lobatón”, 1663-02-24.

de esta corte”, quien presentó otro memorial donde ofrece ir a Buenos Aires con su navío “Nuestra Señora de la Soledad y San Francisco” de 300 toneladas, fábrica extranjera, y un patache de cien.¹³ En este momento, hacia noviembre de 1670, el Consejo y Cámara de Indias, en nombre de la reina gobernadora, quedaron a la espera del parecer de la Casa de la Contratación para así acordar lo más conveniente, periodo que se alargó por varios meses.

No he identificado alguna referencia a la propuesta de Simón de Lima, en todo caso, la licencia pasó, en marzo de 1671, a manos del capitán naturalizado después de que éste ofreciera servir con once mil pesos de contado y, además, servir al rey con el traslado y compra de la artillería, armas, municiones y pertrechos que el gobernador de Buenos Aires había solicitado hace poco tiempo.¹⁴ Con lo cual, Miluti tenía permiso para viajar con un navío de trescientas toneladas y un patache de cincuenta hacia el Río de la Plata “en la forma que lo han hecho otros que han ido a él”; en este caso el navío sería el “Santo Tomás de Villanueva” y el patache el “San Antonio de Padua”, nombres mencionados en el capítulo anterior y que permiten sospechar que se tratan de los mismos navíos aquí propuestos. Esta situación permite cuestionar los medios a través de los cuales Miluti se hizo de esa cantidad de dinero, pero también cómo había pasado a ser el dueño de dos navíos en los que, como mencioné, había servido como capitán años atrás. Asimismo, las naves eran de un tamaño bastante considerable, mayor al dictado en la licencia original. Por lo anterior, importa decir que no es cierta la manera por la cual el capitán adquirió los recursos para pagar el costo de la licencia o para hacerse de

¹³ Esto en el documento ya referido: AGI, *BA, ROP*, año 1670, 3, L. 8, ff. 52r-52v, “Carta acordada de la Cámara al presidente y jueces oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla” 3 de noviembre. Manda que informen con toda distinción y envíen su parecer acerca de las pretensiones de Juan Tomás Miluti, vecino de Cádiz y don Simón de Lima, vecino de esta Corte, dueño del navío nombrado “Nuestra Señora de la Soledad y San Francisco” fábrica extranjera, de que se les conceda licencia para navegar de registro al puerto de Buenos Aires. Firmada por la reina gobernadora.

¹⁴ AGI, *BA, ROP*, año 1671, 3, L. 8, ff. 59r-60r, “Carta acordada del Consejo al Marqués de Fuentelsol”, 21 de marzo. Comunica que se ha concedido licencia al capitán Juan Tomás Miluti para viajar al puerto de Buenos Aires, a fin de que ajuste las calidades con que ha de hacer el viaje y el cumplimiento de la paga que ofrece; sobre la artillería solicitada por el presidente de la audiencia del puerto, José Martínez de Salazar: AGI, *BA, ROP*, año 1671, 3, L. 8, ff. 60r-60v, “Carta acordada del Consejo al marqués de Fuentelsol”, 24 de marzo. Ante el pedido por parte de gobernador del Río de la Plata de armas, municiones y pertrechos para la defensa del puerto de Buenos Aires, manda que esté prevenido para ajustar su compra y transporte con la persona a quien se diere licencia para ello.

los medios de transporte de los que ahora era el dueño declarado; aunque, siguiendo la usanza del momento y como vimos en un capítulo previo, probablemente se endeudó firmando préstamos a riesgo de mar para acumular la hacienda necesaria.¹⁵ En este sentido, sabemos que Miluti compró el navío “Santo Tomás”, con sus aparejos, anclas, velamen y veintidós piezas de artillería de fierro de distintos calibres, a Carlos Gallo Serna, futuro capitán de *registros* a Buenos Aires,¹⁶ por la cantidad de diez mil pesos de plata de ocho entregados de contado (en diciembre de 1670).¹⁷ Aun así, el origen de esta liquidez resulta incierto.

Ahora bien, el Consejo y Cámara de Indias informó al presidente de la Contratación que la persona que recibiera la licencia no sólo debía transportar los enseres solicitados, sino que debía suplir el dinero necesario para su compra, ordenando, además, que el costo de estos le fuera restituido a la persona elegida en Buenos Aires, como había sucedido con navíos de registro anteriores; particularmente se hace referencia a los de Miguel de Vergara, quien viajó al puerto bajo el mismo sistema en 1669. Este es un primer atisbo sobre cómo las experiencias acumuladas en viajes de *registros* previos estaban prefigurando las iniciativas posteriores.

Pese a esto, la licencia continuó siendo disputada y fue suspendida en abril a causa de una mejor oferta. El antagonista de Miluti era Martín de Ayzate (correo mayor de la ciudad de Cádiz), quien quería hacer el mismo viaje, pero para ello presentó un memorial en el cual ofrecía dieciséis mil pesos por la licencia, la mejor oferta hasta entonces entre los “oposidores”.¹⁸ El Consejo advierte al presidente de la Casa de la Contratación que el posible cambio de beneficiario no debía responder exclusivamente al mayor monto del servicio que ofrecía Ayzate, sino que se debía

¹⁵ Sobre esta práctica reitero lo dicho al respecto a partir de la obra de: CARRASCO GONZÁLEZ, *Los instrumentos del comercio colonial...*, pp. 63-66, 81-114 y 159-164.

¹⁶ MOUTOUKIAS, *Contrabando y control ...*, particularmente el apéndice del cap. III; JUMAR, *Le commerce atlantique...*, pp.120-151.

¹⁷ La escritura de venta del navío está incluida en: AGI, C, año 1672, 1219, n.1, ff. 11v-14v, Registro del navío: “Santo Tomás de Villanueva”, maestre Juan Tomás Miluti, que salió de Cádiz, con la flota de Diego de Ibarra, para Tierra Firme.

¹⁸ AGI, BA, ROP, año 1671, 3, L. 8, ff. 60v-61v, Carta acordada de la Cámara al marqués de Fuentelsol, 6 de abril, Comunica que se ha suspendido la licencia dada a Juan Tomás Miluti para viajar a Buenos Aires, a fin de considerar el ofrecimiento que con mayores beneficios hace don Martín de Ayzate y manda que, estudiadas dichas ofertas y otras que para este viaje se hicieren, envíen su parecer acerca de la que considere de mayor utilidad al bien público.

considerar “la mayor utilidad del bien público, así en cuanto a la naturaleza del bajel como en el porte de él”. En otras palabras, no debía exceder demasiado las toneladas permitidas y, puede interpretarse, era preferible que no fuera de fábrica extranjera, considerando que la propagación de los buques foráneos en los intercambios atlánticos resultaba contraria al interés monárquico (como lo vimos en la primera parte de esta exposición). En suma, el Consejo señala que debían valorarse múltiples aspectos antes de conceder la licencia, e incluso pedía aguardar un tiempo por si otro pretendiente hacía una propuesta que capaz de ofrecer mayores utilidades.

Entendemos, entonces, que para obtener el permiso no sólo importaba que el monto desembolsado fuera considerable, la Casa y el Consejo buscaban privilegiar ciertas características de los navíos utilizados y, como vimos, de las personas en quienes recaería el permiso. En este sentido, la elección del particular a quien se otorgaba la licencia también estaba sujeta a sus antecedentes y servicios previos, incluso a su fama, ya que un contrabandista reconocido y sentenciado tenía menos oportunidades de obtener el permiso. Esto es, debía ser “hombre seguro y conocido”. Pero estas consideraciones no surgieron a causa de los antecedentes de Miluti, sino por la contrapropuesta de Martín de Ayzate, ya que el presidente de la Contratación informó al Consejo que este individuo tenía vínculos con Ignacio de Maleo, quien fue capitán de navíos de *registros* igualmente destinados a Buenos Aires, solo que en dos ocasiones previas (primero entre 1657-1658 y luego entre 1663-1664).¹⁹ Tal proximidad comprometía la confianza que podía depositarse en Ayzate, no era apto para ser el beneficiario de la nueva licencia porque era el testaferro de dicho capitán y, además, porque los barcos que pretendía usar, sospechaba el presidente de la Contratación, en verdad eran de Maleo. Esto no era todo, el problema más grave era que Maleo estaba acusado de ser, a su vez, testaferro de holandeses.

¹⁹ AGI, BA, ROP, año 1671, 3, L. 8, ff. 63r-63v, Carta acordada de la Cámara al marqués de Fuentelsol, 21 de mayo. Manda que averigüe si el navío y patache que don Martín de Ayzate pretende navegar a Buenos Aires es de Ignacio de Maleo, quien fuera condenado por los fraudes que cometiera en el viaje que hizo a aquel puerto en 1663.

Para empezar, cabe mencionar que el navío utilizado por Maleo en su primer viaje a Río de la Plata (1657-1658) era de fábrica holandesa, viaje que es bien conocido por ser uno de sus pasajeros el comerciante Acarete du Biscay,²⁰ quien se hizo pasar por sobrino de este capitán para ir desapercibido por las autoridades hispánicas y así comerciar en Sudamérica sin mayores perturbaciones. Pero es en su segundo viaje (entre 1662-1664 aproximadamente) cuando le fueron comprobadas diversas prácticas ilegales: los propietarios de las mercancías trasladadas en sus navíos (aquellas de origen extranjero) en verdad eran holandeses, había llevado a forasteros a bordo, superó en 23 toneladas la licencia que tenía concedida, uno de sus barcos había hecho escala en Brasil (donde se hizo de esclavos y azúcar) y, antes de desembarcar en Cádiz (sólo tenía permitido arribar a San Lúcar), traspasó esos bienes a vecinos de Ámsterdam, entre otras prácticas. Una situación que resultaba más que recurrente, tanto la presencia de extranjeros en las costas rioplatenses (particularmente holandeses), como la regularidad del contrabando efectuado tanto por los capitanes de los *registros* como por otras naciones extranjeras. El marino y escritor Francisco Seyxas y Lovera escribió en su momento al respecto y reconoce esta situación, ingleses, francés y holandeses eran regulares en el puerto. Sobre los últimos advierte que: “Viendo los holandeses que por el Río de la Plata había muchas ocasiones de poder introducir sus mercancías, procuraron armar a los españoles de los registros de España con ellas, para más bien entablar en Buenos Aires sus correspondencias”.²¹ La presencia holandesa, su participación en el comercio con el Río de la Plata y que uno de los medios para efectuar tales intercambios eran los *registros*, eran todos hechos bien conocidos.

Todo lo anterior condujo, en este contexto, a que el Consejo de Indias multara al capitán Maleo y le prohibiera su participación en el contacto con Indias o puertos

²⁰ Personaje que años más tarde plasmó sus vivencias por escrito: ACARETE DU BISCAY, *Relación de un viaje al Río de la Plata...*; En cuanto a este viaje de Maleo, *vid.* MOLINA, “Una historia desconocida...”, pp.53-62.

²¹ SEYXAS Y LOVERA, *Piratas y contrabandistas...*, el Discurso VI, titulado: *En que se noticia los contrabandos y piraterías que los extranjeros han hecho por el Río de la Plata en la provincia de Buenos Aires*, particularmente p. 171.

de Andalucía, por lo que fue desterrado perpetuamente.²² La condena impuesta a Maleo resuena con lo sucedido con el capitán Miluti años atrás e, incluso, el caso tiene símiles con las prácticas por las que el raguseo fue investigado, algo que pone en perspectiva, por una parte, la importancia que tuvo el hecho de que el castigo impuesto a Miluti por comerciar con Indias fuera aminorado y, también, que lo había hecho siendo extranjero; ahora ya era natural de Cádiz.

Al Consejo de Indias, considerando las advertencias del presidente de la Contratación, le preocupaba que el “principal interesado” en la propuesta de Ayzate fuera Maleo, considerando los: “excesos que cometió en el viaje que hizo a aquel puerto [...] y la causa y condenación que por ellas tuvo y los inconvenientes que resultarían de ir a él”.²³ Era necesario corroborar si los barcos propuestos para hacer el viaje eran, de hecho, de este capitán, correspondía al presidente de la Contratación averiguarlo y, de serlo, el Consejo:

tendrá diferente consideración para la permisión que se pide, pues no sería bien que quien fue acusado y sentenciado por excesos de la calidad que contiene el proceso que se le hizo, vuelva a aquel puerto con navío que a la verdad sea suyo, aunque vaya en nombre de otro.²⁴

Esto, sin importar las semejanzas con los antecedentes de Miluti, fue un desenlace favorable para nuestro personaje, porque la licencia retornó a sus manos en junio, aunque con una nueva condición, el servicio pecuniario que debía ofrecer tenía que aumentar a doce o trece mil pesos.²⁵ De hecho, desde que inició la investigación sobre los vínculos entre Ayzate y Maleo, el presidente de la Contratación ya se mostraba favorable a la candidatura del raguseo que, si bien era

²² Sobre las prácticas y trayectoria de este capitán: MOLINA, “Una historia desconocida...”, p. 54; MOUTOUKIAS, *Contrabando y control ...*, p 93 y 107; las relaciones que involucran al viajero francés con este capitán de navíos se ensanchan si atendemos el vínculo familiar que unía a Maleo con otro contrabandista, de origen vasco, Gaspar Bersabe (Pascual Iriarte) quien también sostuvo contactos ilícitos con mercaderes extranjeros, *vid.* FREEMAN, *A Silver river in a Silver World...*, pp. 146-149 y 165-166, 170.

²³ AGI, BA, ROP, año 1671, 3, L. 8, ff.63r-63v, Carta acordada de la Cámara al marqués de Fuentelsol, 21 de mayo. Manda que averigüe si el navío y patache que don Martín de Ayzate pretende navegar a Buenos Aires es de Ignacio de Maleo, quien fuera condenado por los fraudes que cometiera en el viaje que hizo a aquel puerto en 1663.

²⁴ AGI, BA, ROP, año 1671, 3, L. 8, ff.63r-63v, Carta acordada de la Cámara al marqués de Fuentelsol, 21 de mayo.

²⁵ AGI, BA, ROP, año 1671, 3, L. 8, ff.64v-65v, Carta acordada de la Cámara al marqués de Fuentelsol, 9 de junio. Manda que procure con Juan Tomás Miluti el aumento del servicio pecuniario que ofreció para hacer el viaje al puerto de Buenos Aires, cumplido lo cual, se le concede licencia para dicha navegación, en conserva de galeones, llevando las armas y pertrechos que se piden para la defensa de aquel puerto.

extranjero: “vino tan pequeño a estos reinos y desde que tuvo edad de servir a Su Majestad lo ha hecho, como consta de sus papeles, veinticinco años continuados”, por lo que era, en este sentido, un hombre seguro y con la aprobación de sus superiores, lo que justificaba que Miluti tuviera tanta consideración como el propio Ayzate.²⁶

Todo lo anterior apunta a que, efectivamente, el interesado en obtener la licencia era Ignacio de Maleo, pero haciendo uso de un testaferro. Por lo tanto, ahora Miluti debía entregar esta nueva cantidad y lo que costaren los enseres militares que estaban por remitirse al presidente de la audiencia rioplatense, así como abonar el monto por concepto del impuesto de media anata. Además, debía comprometerse a transportar las armas por su cuenta, pero bajo el entendido de que la cantidad que importaren le sería reintegrada, para lo cual el Consejo aprobaba usar fondos de la caja real del puerto. La licencia también reafirmaba que el viaje se haría en conserva de los próximos galeones que partieran a Tierra Firme. Con esto resuelto, el alistamiento del barco podía comenzar, también la reunión y compra de los pertrechos, armas, municiones y artillería que serían necesarios para completar el trayecto a Indias y cumplir los objetivos del viaje. No obstante, viajar al “compás” de los galeones tenía sus consecuencias, pues ameritó retrasar la ejecución de lo acordado con el capitán Miluti hasta que el alistamiento de los galeones estuviera más avanzado.²⁷

○ *Los suministros militares, bocas de fuego para la frontera*

Ahora bien, podemos ver que las razones para enviar estos *registros* no se limitaban únicamente al beneficio económico que resultaría de su ejecución, tanto para el particular, como para la Monarquía. Recordemos que el segundo requisito para

²⁶ AGI, *Ch*, *Expedientes sobre concesiones de licencias para navegar*, años 1667-1694, leg.126. Se trata de dos cartas, del 16 de abril y 3 de junio de 1671, en las que el marqués de Fuentelsol responde a las solicitudes del Consejo sobre corroborar si Maleo era el principal interesado en los navíos de Ayzate, en la primera habla sobre el desempeño de Miluti: “con tal aprobación de sus superiores que mereció que el cardenal don Pascual de Aragón, siendo virrey de Nápoles, le honrase con una compañía de infantería española y después Vuestra Majestad habilitándole con su Real Cédula de naturaleza para que pueda navegar en la Carrera de las Indias [...] con que tampoco por este lado discurro que tenga mejor derecho don Martín de Ayzate”.

²⁷ AGI, *BA*, *ROP*, año 1671, 3, L. 8, ff.67r. “Carta del secretario del consejo al marqués de Fuentelsol.” 7 de julio. Comunica la orden del presidente del Consejo para que suspenda por el momento la ejecución de lo ajustado con Juan Tomás Miluti para viajar al puerto de Buenos Aires.

concretar uno de estos asientos era la prestación de servicios al rey, los cuales consistían (la mayoría de las veces) en el suministro de pertrechos, armas e insumos militares para el puerto de llegada, así como el traslado y sustento de autoridades, misiones de evangelización o soldados que estuviesen destinados al presidio del lugar. En el caso de nuestro personaje, en su primer viaje la condición final respecto a este servicio fue que debía trasladar una cantidad de armas cuyo costo remontó los cincuenta y un mil reales. Como vimos, Miluti se comprometió a suplir:

[...] lo necesario para comprar las armas, pertrechos y municiones que se han 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 buque que ocuparen en la misma conformidad que se hizo últimamente con Miguel de Vergara.²⁸

Por lo dicho, los gastos para sostener la defensa del litoral bonaerense serían financiados por la propia gobernación americana,²⁹ con participación de un intermediario que se había naturalizado español, uno bastante interesado en aprovechar la Carrera de Indias. Asimismo, esto ya era otro aspecto que era parte de la llamada “jurisprudencia” en torno a las condiciones para el envío de *registros* y la forma seguida para financiar la compra y transporte de los medios militares requeridos en el puerto rioplatense. Anticipando un poco, los suministros finalmente incluyeron, después de múltiples gestiones y adecuaciones a causa de su disponibilidad: doscientos arcabuces, seis pedreros, unos cuantos miles de balas de distinto calibre, pólvora, brea, lona, clavos, cuerda, entre otros, como puede verse en el primer anexo.³⁰ Asimismo, este envío incluía quinientos uno cajones de armas, cuyo destino final era el ejército de Chile, traslado que interesaba a la Corona apenas éstas fueran desembarcadas en Buenos Aires. Al respecto se dio aviso de

²⁸ AGI, BA, ROP, año 1671, 3, L. 8, ff.68r-69v. “Carta acordada de la cámara al marqués de Fuentelsol, presidente de la Casa de la Contratación de Sevilla”, Madrid, 16 de julio. Confirma la licencia otorgada a Juan Tomás Miluti para viajar al puerto de Buenos Aires y se envía copia de la relación de las armas y pertrechos que deberá adquirir y transportar a ese puerto.

²⁹ Al respecto, MOUTOUKIAS, *Contrabando y control...*, p. 78 y ss.

³⁰ AGI, BA, ROP, año 1671, 3, L. 8, ff.103v-111r. “Real Cédula al presidente y jueces oficiales de la casa de contratación, aprobación del asiento ajustado con Miluti”, 31 de diciembre. Aprueba el asiento ajustado con Juan Tomás Miluti, vecino de la Ciudad de Cádiz, cuya escritura va incorporada, sobre el viaje que ha de hacer a Buenos Aires en un navío nombrado “Santo Tomás de Villanueva” y un patache nombrado “San Antonio” con artillería, armas y otros géneros para aquel puerto y Chile; y otorga facultad para que se le dé libranza de lo que ha suplido en la compra de ellos. (la escritura del asiento se formalizó el 14 de diciembre).

su arribo, primero a Mendoza y, luego, “pasada la cordillera y en la ciudad de Santiago” hacia 1674.³¹ Los cajones incluían dos mil arcabuces, mil mosquetes, doscientas carabinas, trescientas pistolas, cuatrocientas espadas y cien cuerpos de armas.³² En efecto, se trata de cantidades importantes de armamento destinadas a reforzar la frontera austral del continente, parte de un despliegue militar efectuado durante el reinado de Carlos II a lo largo y ancho de sus dominios americanos.³³ El apoyo militar a Chile era una respuesta tardía a las solicitudes hechas en 1665 por el gobernador Juan Enríquez, que quería reponer el armamento perdido durante la sublevación de los pueblos mapuches al sur del río Biobío (1655-1661), armas que complementarían a aquellas enviadas en 1668.³⁴

Importa profundizar un poco en estas gestiones. Como dije y ya con la licencia aprobada, era momento de comenzar a reunir todos los bienes necesarios para efectuar el viaje y, para ello, fue imprescindible la participación y trabajo de otras personas además del propio Miluti. En concreto, la Junta de Guerra de Indias solicita el inicio de las gestiones al capitán general de la artillería, don Diego Sarmiento, conde de Salvatierra, quien había presentado una relación a la Junta (elaborada por el veedor general y contador de la razón general de Artillería, don Antonio de Frías) en donde informaba el número, calidad y disponibilidad de los enseres requeridos por el presidente de Buenos Aires.³⁵ Efectivamente, el presidente de la Contratación, a partir de las gestiones con Miluti, era la persona que daría la orden

³¹ AGN-A, RC, año 1674, sala IX, (24-7-1), “Real Cédula sobre haber recibido la comunicación de la llegada a Buenos Aires de las armas que se remitieron para Chile”, Madrid, 1 de febrero.

³² AGI, Ch, *Expedientes sobre concesiones de licencias para navegar*, años 1667-1694, leg.126, la lista del contenido de los cajones de armas dirigidos a Chile se encuentra en un pequeño documento titulado: “Relación de las armas que está resuelto se envíen al Reino de Chile en los navíos que han de ir a Buenos Aires” *vid.* Anexo I.

³³ ESPINO LÓPEZ, “Armas para las Indias...”, pp. 189-210.

³⁴ ESPINO LÓPEZ, “Armas para las Indias...”, pp. 192, el autor refiere las cartas entre el gobernador Enríquez y la reina gobernadora y las consultas de la Junta de Guerra de Indias.

³⁵ AGI, BA, ROP, año 1671, 3, L. 8, ff.70r-70v, “Carta acordada de la Junta de Guerra a don Diego Sarmiento”, 17 de julio. Comunica que el dinero necesario para la compra de armas, municiones y pertrechos destinados al puerto de Buenos Aires se dará en Cádiz, de orden del marqués de Fuentelsol, presidente de la Casa de Contratación de Sevilla; da otras indicaciones respecto a la adquisición y fabricación de dichas armas y manda que envíe a la brevedad las órdenes correspondientes para ello. Sobre este personaje, jefe de cuerpo de artillería y capitán general de la artillería de España, *Vid. Cuerpo de Artillería. Estado General...* Un apartado del documento se titula: “Lista cronológica de los jefes superiores que ha tenido el cuerpo de artillería desde el siglo XV”, allí, en la p. 8, se menciona a Diego Sarmiento, Conde de Salvatierra; asimismo, *vid. Personal y organización del cuerpo de artillería...*, aquí se hace una relación más detallada de la trayectoria de este oficial, pp. LXVIII.

para que el dinero proporcionado por el raguseo fuera entregado en el presidio de Cádiz para aplicarse a tal objetivo. En este sentido, los oficiales avisan que la balería, arcabuces, partesanas, plomo y pólvora que en ese momento sí estaban a la mano tendrían un costo de tres mil setecientos y ochenta y seis escudos de a diez reales en vellón, la Casa consideraba que todo ello serviría para: “poner a aquel puerto en la defensa conveniente [...] respecto de los recelos que ocasiona el ser aquella plaza tan apetecida de enemigos”.³⁶ Asimismo, se considera el envío de artillería, seis esmeriles y seis pedreros, aunque existía la posibilidad de que éstos fueran reemplazados con doce piezas de fierro pequeñas, sacadas del presidio gaditano y sin costo alguno. Por lo demás, el capitán de la artillería informa sobre los enseres que no estaban disponibles, tanto los que se pensaba mandar a fabricar (por ejemplo, se planeaba pedir de Vizcaya ocho anclotes de fierro y los pedreros podrían traerse de Italia),³⁷ como aquellos que correspondería comprar a Miluti en Sevilla o Cádiz. En este sentido, por una *Relación de la artillería, armas y municiones que [se] necesita remitir a Buenos Aires*,³⁸ sabemos que Miluti debió conseguir, entre otros, la campana, la jarcia, las varas de lona, el hilo, la brea, el alquitrán y la clavazón. Para dar inicio a este procedimiento, en octubre de 1671, Francisco Alberro, juez oficial de la Casa de la Contratación (quien asistía en Cádiz a la preparación de los galeones dirigidos a Tierra Firme) nombró a Fernando de

³⁶ AGI, *Ch, Expedientes sobre concesiones de licencias para navegar*, años 1667-1694, leg.126. En estos expedientes aparece la gestión iniciada por la Junta de Guerra, en junta de 9 de junio de 1671, respecto al envío de las armas destinadas a Buenos Aires y la comunicación que se tuvo con la reina gobernadora sobre el tema. Los bienes que estaban disponibles eran las balas, arcabuces, partesanas, pólvora y las municiones.

³⁷ AGI, *BA, ROP*, año 1671, 3, L. 8, ff.70v-71v, “Carta acordada de la Cámara al marqués de Fuentelsol”, Madrid, 14 de agosto. Aprueba lo dispuesto en relación al cobro de los 12,000 pesos con que Juan Tomás Miluti ofreció servir a Su Majestad por la licencia que se le concedió para viajar al puerto de Buenos Aires; y a la adquisición de armas y pertrechos que se han de llevar con sus navíos y manda que se remitan, sin excepción, todas las piezas que se ha ordenado; la mención sobre los pedreros se encuentra en: AGI, *Ch, Expedientes sobre concesiones de licencias para navegar*, años 1667-1694, leg.126, junta de 13 de agosto de 1671 en la que la Cámara de Indias aprueba lo dispuesto por el presidente de la Casa de la Contratación sobre la compra de los pertrechos.

³⁸ AGI, *Ch, Expedientes sobre concesiones de licencias para navegar*, años 1667-1694, leg.126. En estos expedientes aparece la carta escrita por el capitán Sarmiento y el veedor Frías, también del 17 de julio de 1671, en la que responden a la orden de la Junta de Guerra y dan cuenta de su comunicación con el presidente de la Contratación, afirman que aún faltaban: “ducientos yerros de lanzas y otros tantos recatones, ocho anclotes de fierro, los cuatro de a quintal y los otros quatro de a quintal y medio, diez y seis calabrotos de a ocho pulgadas que pesarán ciento y sesenta quintales de fierro, dos carros matos bien herrados y fuertes, una cabria con sus roldanas y un martinete o escaleta con su alza prima”. Efectivamente, en el documento se dividen los materiales entre los que ya se encuentran disponibles, los que hay que enviar a fabricar y los que corresponde comprar a Miluti.

Esqueda, capitán y superintendente de las maestranzas de las reales armadas y flotas de Indias, para que bajo su cuidado el capitán Miluti llevara a cabo todas las adquisiciones necesarias y contempladas en los memoriales que daban cuenta del armamento y pertrechos que se requerían en Buenos Aires. Así, Esqueda debía vigilar y participar en las transacciones y su negociación, ajustando: “cada cosa con distinción y claridad”. Junto al capitán y superintendente, también intervino un escribano y el contraamaestre del navío “Santo Tomás”, Miguel de Zamora, para dar fe de los gastos y valorar la calidad de los artículos.³⁹

En Cádiz, el contraamaestre Zamora, el superintendente Esqueda, el capitán Miluti y el escribano, iniciaron sus compras. La primera parada fue la morada del flamenco Cornelio Suinsquens, un personaje que, cabe resaltar, estaba vinculado (como el capitán raguseo) con el contrabando holandés desarrollado en Canarias.⁴⁰ Allí eligieron ocho rezones (por no haber anclotes apropiados), y después de corroborar que estuvieran “sanos y limpios”, regatearon el precio para ajustarlo a ocho pesos y medio cada quintal. La siguiente fue la morada de Francisco Lanier, “mercader de lienzos”, también en la “calle de los flamencos”, en donde ajustaron el precio de la lona que venía de Francia. En efecto, buena parte de estos pertrechos, usados y necesarios en los galeones de la Carrera de Indias, particularmente la jarcia, los palos (para los mástiles), las velas, brea y alquitrán, eran importaciones, muchas de ellas holandesas.⁴¹

Más adelante en la preparación del viaje, en noviembre de 1671, estando en la bahía gaditana y a bordo del navío “Santo Tomás”, se pesaron ante escribano el resto de los pertrechos que el capitán Miluti debía fletar al Río de la Plata, dando cuenta de los géneros, su peso, costo y los gastos de transporte y embarque.⁴² En cuanto a los seis pedreros de bronce, de dos cámaras y con sus cuñas de fierro, se

³⁹ AGI, C, año 1672, 1219, n.1, Registro del navío: “Santo Tomás de Villanueva”, el nombramiento y actuación de este superintendente ocupan los ff.77v-81r.

⁴⁰ BENITO DE LA GALA Y MANTECÓN, “Redes delictivas y formas de crimen...”, pp. 179-204.

⁴¹ Al respecto: SERRANO MANGAS, *Los galeones de la Carrera...*, pp. 147-178; así como el artículo dedicado al particular: SERRANO MANGAS, “Los pertrechos extranjeros...”, pp. 21-25 y un análisis más desarrollado en: SERRANO MANGAS, *Función y evolución del galeón...*, pp. 127-170.

⁴² AGI, C, año 1672, 1219, n.1, Registro del navío: “Santo Tomás de Villanueva”, el nombramiento y actuación de este superintendente continúa en los ff.81r-84r, los costos de embarque se encuentran entre los ff.85r-87v, que asimismo aparecen en: AGI, Ch, *Expedientes sobre concesiones de licencias para navegar*, años 1667-1694, leg.126.

consiguieron con don Francisco Palla, vecino genovés. Después se pesó el hilo de vela sevillano, proporcionado por el vecino de aquella plaza, “Juan Alonso”. Las barricas de alquitrán fueron entregadas por el capitán Alonso Gil Moreno, vecino de Cádiz. Este individuo también proporcionó tres barricas de brea “rubia de Vizcaya” y los seis cajones de clavos. Las jarcias de varios grosores se compraron con Valentín Pérez, vecino del puerto de Santa María, quien también facilitó diez calabotes (seis más los ofreció Juan “Crun”, flamenco, vecino de Puerto Real). En efecto, debe ser Valentín Pérez de Dunslague, otro flamenco y uno de los principales proveedores de pertrechos para las flotas de Indias y constructor de navíos, además, conocido por la práctica fraudulenta de entregar jarcia mala por buena;⁴³ si bien se declaró que la que se le compró era: “de la más fina que se trae de Holanda”.⁴⁴ A Enrique Bet, “fundidor de la artillería”, Miluti le compró la campana y su badajo. Esta mención apunta a la familia Havett de origen flamenco, en este momento dueños de la única fundición de bronce.⁴⁵ Aunado a estas compras, Miluti también contribuyó con el pago a los “moxos” que efectuaron el transporte de los artículos desde las casas de los vendedores hasta la playa gaditana y, de allí, se añadía el costo del flete en balsas hacia el “Santo Tomás”.

Así, entre pagos a los mozos y la compra y fletes de géneros y armas, Miluti había gastado veintisiete mil trescientos noventa y nueve reales de plata y sesenta mil noventa y seis reales de vellón. En este sentido, importa señalar que el vellón se “redujo” a reales de plata, considerando “el premio que hoy corre”, esto quiere decir que el servicio otorgado por Miluti al adelantar el dinero que costaron las armas y demás enseres, le permitió pagar tal porción en cobre, pero cobrarla, según la tasa del premio, en una proporción equivalente en plata.⁴⁶ La paridad entre una y otra moneda era, en ese momento, de: “veinte reales de vellón cada real de a ocho en especie de oro”, lo cual daba por resultado otros veinticuatro mil treinta y ocho y

⁴³ En las obras ya citadas de Serrano Mangas aparece referido este personaje, particularmente *vid.* SERRANO MANGAS, “Los pertrechos extranjeros...”, pp. 22 y 24-25.

⁴⁴ AGI, *Ch*, *Expedientes sobre concesiones de licencias para navegar*, años 1667-1694, leg.126. Junta de la Cámara de Indias de 13 de agosto de 1671 donde se aprueba lo escrito por el marqués del Fuentelsol.

⁴⁵ SERRANO MANGAS, *Los galeones de la Carrera...*, pp. 188-196.

⁴⁶ SANZ AYÁN, “Los estímulos reformistas y sus límites...”; GARCÍA DE PASO, “La estabilización monetaria en Castilla...”, pp. 49-77.

medio reales de plata, que añadidos al resto de los gastos sumaron poco menos de cincuenta y un mil quinientos reales de plata. Esta cantidad servirá para deducir los gravámenes que recaerían a la ida y vuelta del viaje sobre la carga de frutos y mercaderías embarcadas por el capitán, siendo esta una de las condiciones que tendría la libranza que le sería otorgada a Miluti.⁴⁷

En añadidura a las armas aquí presentadas, los navíos también debían ir con suficientes instrumentos de guerra para su defensa. Por las primeras visitas de salida de ambos navíos sabemos que el patache llevaba dos piezas de artillería de bronce (de 10 libras) y catorce de fierro colado. El “Santo Tomás” iba armado con dos piezas de bronce (de 16 libras) y veintiséis de fierro colado; además, ambos navíos llevaban arcabuces, pólvora y balas en caso de requerirse. Los navíos también debían disponer de suficientes repuestos y materiales (lona, cuerda, agujas, hilo, lanchas, clavos, velas, etc.) para asegurar que el viaje no quedaría comprometido por averías, o por falta y desgaste de los componentes del barco. Todos estos aspectos aparecen en las últimas visitas de los navíos de Miluti, en donde queda comprobado que los barcos estaban debidamente preparados para el trayecto trasatlántico. El capitán raguseo, para agosto de aquel año, ya había entregado el monto de la licencia y en octubre, como vimos, ya había comenzado a sufragar el costo de los pertrechos restantes.⁴⁸ Sin embargo, aún quedaban muchos aspectos por aclarar sobre los navíos, el viaje y su cargamento.

○ *La capacidad de los navíos y su salida a Indias*

Un aspecto que debatieron la Contratación y el Consejo en paralelo al de los suministros militares, fue el porte de los navíos propuestos por Miluti, esto es, su

⁴⁷ Así quedó establecido en el asiento final: AGI, *BA, ROP*, año 1671, 3, L. 8, ff.103v-111r. “Real Cédula al presidente y jueces oficiales de la casa de contratación, aprobación del asiento ajustado con Miluti”, 31 de diciembre. Además, se menciona que la libranza debía ser con la calidad de que Miluti pudiera descontar esta cantidad de los derechos que debiere pagar en el puerto por los frutos y mercaderías que llevare registradas y, también, deducibles de lo que adeudare por los derechos de la carga de vuelta a España. En caso de que faltare dinero por estos conceptos, se le debía pagar de “cualquier dinero y efectos Reales de las Cajas de aquel puerto”.

⁴⁸ AGI, *BA, ROP*, año 1671, 3, L. 8, ff.70v-71v, “Carta acordada de la Cámara al marqués de Fuentelsol, Madrid”, 14 de agosto. En efecto, a finales de julio, Manuel Delgado, escribano apoderado de Diego González de Arce, tesorero general del Real Consejo de Indias, recibió de Miluti la cantidad acordada “doce mil pesos de a ocho reales de plata en doblones de oro”, a cambio el raguseo obtuvo la carta de pago que acreditaba la operación, AGI, *C*, año 1672, 1219, n.1, ff.4r, Registro del navío: “Santo Tomás de Villanueva”.

tamaño y capacidad de carga, era necesario corroborar el tonelaje disponible en cada uno de los barcos ya que, recordemos, el monto de la licencia también dependía de éste. Para tal efecto, Miluti había solicitado que sus navíos fueran inspeccionados nuevamente apenas le fue concedida la licencia. Tal situación es abordada en el registro del navío, es decir, el expediente elaborado por la Contratación a través del cual certificaba, después de varias inspecciones, que el navío en cuestión era apto para realizar el viaje, con los suministros, armas y personal suficientes (siendo la admisión del maestro uno de los principales pasos en este proceso), así como que se habían cumplido los pagos correspondientes a la real hacienda y, finalmente, también incorporaba los registros de mercancías embarcadas a bordo. Por lo dicho, el registro del navío era un expediente compuesto, ya que reunía los documentos derivados de todos los trámites que debían efectuarse para confirmar que el navío y sus administradores habían cumplido con todas las medidas dispuestas por el rey y la Contratación para poder participar dentro de la Carrera de Indias.⁴⁹ En este caso, la solicitud de Miluti era que el tamaño declarado de sus navíos debía modificarse, es decir, pedía que fueran arqueados otra vez. El capitán afirma que el navío principal “Santo Tomás de Villanueva” había sido arqueado en función de un cálculo previo, por el cual se había establecido una capacidad superior a las trescientas noventa toneladas. Esto, no obstante, era válido para el viaje que se había realizado entonces con dicho navío, pero no para el presente, ya que tal cálculo no tuvo en consideración algunos detalles que podían aminorarlo, en efecto, un arqueo menor resultaría en una licencia más accesible, de manera que el raguseo argumenta que:

[...] el dicho navío no las tiene [las toneladas] para de marchanta, porque su fábrica es fragata de guerra y de poca bodega y carga y además ahora nuevamente con la fábrica y aderezo que se le ha hecho para el viaje está con mucho menos buque y se le han echado trece bulárcamas de más, por todo lo cual el dicho navío es hoy de mucho menos porte y que tiene las trescientas toneladas con muy poca diferencia y que en el dicho arqueo no se le consideraron las bajas que se debieran hacer al buque para regulación de marchanta y porque para el viaje que entonces hizo no le era de perjuicio no se

⁴⁹ El registro del navío principal ya ha sido citado: AGI, C, año 1672, 1219, n.1, Registro del navío: “Santo Tomás de Villanueva”, maestro Juan Tomás Miluti, que salió de Cádiz, con la flota de Diego de Ibarra, para Tierra Firme; los aspectos que cuidaba la Casa de la Contratación los he mencionado en el capítulo dedicado a la preparación de los *registros*, aquí retomo la obra que analiza la historia de la Casa y el proceso que seguía para la composición de estos documentos: FERNÁNDEZ-LÓPEZ, *La Casa de la Contratación de Indias*....

debió replicar el dicho arqueo y de ello se me sigue hoy grande [perjuicio] para el viaje.⁵⁰

La primera medición la había efectuado Francisco de Ruesta, capitán encargado de arquear las naves que viajaban a Indias. Por una certificación suya del año de 1668 constaba que el navío “Santo Tomás”, de fábrica inglesa, (su dueño entonces era Carlos Gallo Serna) tenía una capacidad de trescientas noventa y dos toneladas. Pero para atender la solicitud de Miluti, la Casa acordó en agosto que en la contaduría mayor se entregara una nueva certificación de las toneladas que tenían los navíos y para ello solicitaba al capitán Ruesta que volviera a la bahía gaditana a hacer otra medición. Con lo cual el capitán raguseo consiguió que su navío tuviera un arqueamiento menor, el “Santo Tomás” pasó a repuntar las trescientas cuarenta y seis toneladas. Sin embargo, en este mismo proceso, al ser evaluado el patache que propuso el capitán (también de fábrica extranjera) se identificó que éste superaba por mucho el tamaño acordado en la licencia (50 toneladas), alcanzaba las ciento noventa y nueve.⁵¹ Por lo tanto, se trataba de ciento noventa y cinco toneladas extra a las trescientas y cincuenta admitidas entre ambos navíos en el permiso original, de manera que debían efectuarse algunas rectificaciones.

El capitán raguseo, pese a la enmienda hecha, continuó apelando contra el nuevo arqueamiento en septiembre, según él, las bajas que había solicitado en su primera petición no fueron consideradas. En cuanto al patache, esgrime un par de razones para justificar la demasía de su porte. En primer lugar, no había encontrado otro bajel disponible y el tiempo apremiaba, pues aún debía prepararlo para el viaje. En segundo lugar, Miluti afirma que este exceso no le sería de utilidad ni sería perjudicial al “comercio”, pues en dicho bajel no embarcaría mercancía alguna

⁵⁰ AGI, C, año 1672, 1219, n.1, f.1v, Registro del navío: “Santo Tomás de Villanueva”.

⁵¹ AGI, C, año 1672, 1219, n.1, ff.4v-9v, Registro del navío: “Santo Tomás de Villanueva”; en estos folios se encuentra la certificación de 1668, la segunda petición de Miluti para que el cálculo fuera nuevamente rectificado y los dos arqueamientos realizados posteriormente por el capitán Francisco de Ruesta. En tales arqueos, Ruesta afirma que al navío Santo Tomás sí se le había bajado el 20% de su tonelaje por “ir de merchanta” y que el error en las medidas se debió a que: “ha reconocido haber tomado medio codo de mas puntal [...]”, así, “confesando esta equivocación” rectificaba las mediciones previas. El patache era, según la nueva certificación, de fábrica holandesa, pero más adelante en el registro se menciona que era “navío de Suecia” (ff.63v y 109v), asimismo, se había aminorado el porte un 5% por las obras que tenía hechas. Las certificaciones son del 2 y 3 de septiembre de 1671.

(salvo sal para “el beneficio de la corambre”, es decir, para curtir los cueros que anticipa traería del puerto rioplatense) y se comprometía a que, en caso de hallarse a la vuelta del viaje “ropa o mercaderías” en el navío, éstas podrían ser decomisadas y él debidamente castigado. En todo caso, Miluti considera que el exceso resultaría en la “mayor conveniencia del servicio de su majestad”, pues en el patache viajarían los pertrechos, artillería, armas y los cajones de armamento destinados a Chile (que acababan de llegar desde Vizcaya) para mayor seguridad de éstos y menor riesgo en el trayecto, considerando los enemigos que “hay continuamente en aquellas partes”, esto es, la razón militar como un poderoso justificante. Con esta mención Miluti estaba aprovechando tal factor de riesgo para reafirmar que era importante que sus barcos tuvieran capacidades militares considerables en caso de que fueran necesarios para “alguna facción o defensa de aquel puerto”. Asimismo, el beneficio también sería fiscal, el capitán anticipa que los impuestos derivados del retorno de la carga de corambre del navío principal aumentarían proporcionalmente al tonelaje admitido y, finalmente, porque Miluti ofrecía contribuir con cinco ducados por cada tonelada considerada en el exceso.⁵² Tal propuesta es considerada por el Consejo, que a su vez comunica a la Casa tal resolución, pero advirtiendo que entonces debía ajustar con el capitán el monto final de la licencia. En efecto, Miluti ya había entregado el dinero correspondiente a las trescientas cincuenta toneladas iniciales, pero, reconociendo que debían descontarse treinta y dos que ocuparían las armas de Chile, aún debía abonar la suma acordada por las cuarenta y seis toneladas que tuvo de más el navío principal y, también, por las ciento diecisiete del patache, sobre las cuales Miluti proponía seguir la misma razón de cinco ducados cada una. El Consejo apremiaba a la Casa para que ajustase esto con el capitán raguseo para que así pudiese salir a navegar a tiempo, en conserva de los galeones, proceso que continuó en octubre.⁵³

⁵² AGI, C, año 1672, 1219, n.1, Registro del navío: “Santo Tomás de Villanueva”; esta segunda petición de Miluti ocupa los folios 5v-7r, aspecto que se retoma más adelante, en los ff.35r-41r, allí se menciona que parte del pago ya lo había realizado y que lo entregó en “moneda de oro en doblones de a ocho y de a cuatro”.

⁵³ AGI, C, año 1672, 1219, n.1, ff.9v-10r y ff.35r-41r, Registro del navío: “Santo Tomás de Villanueva”; esto mismo es referido en: AGI, BA, ROP, año 1671, 3, L. 8, ff.73v-74v, “Carta acordada de la Cámara al presidente y jueces oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla”, 19 de septiembre 1671. Aprueba lo propuesto por Juan Tomás Miluti con relación al navío y patache que ha de navegar al puerto de Buenos Aires y la carga que ha de llevar en ellos; AGI, BA, ROP, año 1671, 3, L. 8, ff.76r-76v, “Carta acordada del Consejo al marqués de

La celeridad en la gestión de la licencia no pudo alcanzarse, el verdadero tonelaje de los navíos propuestos por Miluti seguía siendo motivo de preocupación. Al poco tiempo de acordarse el pago por las toneladas excedentes, el Consejo advirtió a la Casa de la Contratación que el arqueo del navío “Santo Tomás”, en viajes previos a Nueva España (a cargo del general Enrique Enríquez) y Tierra Firme (a cargo de Pablo de Contreras), había alcanzado las cuatrocientas ochenta y seis toneladas; ciento cuarenta más de las hasta entonces calculadas. Mientras que el patache, de fábrica de Suecia, tenía un porte que superaba las doscientas. La discrepancia ameritó que el Consejo ordenara otra medición, principalmente por haberse informado que eran, como se vio, navíos de mucha menor capacidad. Esto, no obstante, no era motivo para cancelar el trámite, el Consejo, de hecho, comunicaba estas noticias en respuesta al ajuste (esto es, el resultado de las negociaciones) alcanzado entre la Casa y Miluti, por el cual este último se comprometió a pagar por los primeros excesos detectados en el porte de sus navíos cinco mil doscientos noventa y ocho pesos y siete reales. El pago por esta demasía fue calculado según el monto que tuvieron las primeras trescientas cincuenta toneladas acordadas en un principio, en otras palabras, no se trató de la tasa propuesta por el raguseo de cinco ducados por cada tonelada, sino de 274 reales y un cuarto de plata por tonelada, esto es, más de 34 pesos, o bien, 25 ducados.⁵⁴

La Contratación había acordado un ingreso considerable para las arcas del rey. No obstante, tal resolución fue acompañada de un cambio significativo, Miluti hizo una petición a la Casa para que: “se le deje salir luego a navegar *sin aguardar*

Fuentelsol”, 6 de octubre. Se espera aviso de la resolución que se hubiere tomado acerca de las condiciones a que se ha de ajustar Juan Tomás Miluti para viajar a Buenos Aires y recuerda que ya se han dado instrucciones con relación a las armas que ha de llevar a Chile.

⁵⁴ Estos reajustes en el arqueo aparecen en: AGI, C, año 1672, 1219, n.1, ff.44v-55r, 63r-64v, 65v-67v, Registro del navío: “Santo Tomás de Villanueva”; también: AGI, BA, ROP, año 1671, 3, L. 8, ff.76v-77v, “Carta acordada del Consejo al presidente y jueces oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla”, 20 de octubre 1671. Manda se vuelvan a arquear los navíos que ofrece navegar al puerto de Buenos Aires Juan Tomás Miluti; la razón mencionada se utiliza en el “Resumen de el ajustamiento y liquidación que se hizo en 5 de febrero de lo que debía pagar el capitán Juan Tomás Miluti por la demasía de toneladas que tienen los navíos con que hace viaje a Buenos Aires”, parte de los expedientes contenidos en: AGI, Ch, Expedientes sobre concesiones de licencias para navegar, años 1667-1694, leg.126; esta razón la usa MOLINA, “Una historia desconocida...”, p. 63.

a *Galeón*, ofreciendo llevar convoy hasta los Cabos”.⁵⁵ En las negociaciones Miluti había conseguido alterar una de las condiciones por las que se había admitido el viaje en primer lugar; anticipando mayores problemas para definir las características que finalmente tendría la licencia, como veremos. En concreto, el maestro de los navíos, Martín de Alviz (sobre quien hablaré más adelante), señalaba que, desde aquel mes de octubre, el patache y navío principal ya estaban prácticamente listos para zarpar, mencionando, además, que por cuestiones climáticas esas eran las fechas propicias para iniciar el trayecto y no en enero del próximo año. Esta última fecha era un cambio importante en el calendario de salida y respondía a la detención en la preparación de los galeones de Tierra Firme por causas de fuerza mayor, como veremos. El capitán Miluti, atento a las fechas acordadas hasta ese momento, ya había dado inicio al alistamiento de los barcos, ya los había carenado (esto es, las labores necesarias de limpieza y reparación del casco), de manera que una detención abría la posibilidad de tener que volver a hacerlo meses más adelante y, asimismo, también lo forzaría a reabastecer sus bodegas de suministros, lo que implicaba mayores “riesgos, daños y gastos” en perjuicio de su empresa particular. El maestro de los navíos pasa a alegar que la compañía de los galeones sería de poca ayuda, pues no se tenían noticias de enemigos en las cercanías, además, los *registros* iban bien armados, capaces de defenderse por sí solos y, subraya, los gobernaba alguien cuya “inteligencia, experiencia y obrar” constaba a las autoridades. Finalmente, otra consecuencia que advierte el maestro sería que la llegada de las armas para la defensa de Chile seguiría atrasándose.⁵⁶ Por ello el viaje debía realizarse sin escolta, alterando las condiciones iniciales de la licencia.

Este detalle escapa a la valoración hecha por el Consejo, que termina por conceder a Miluti la licencia para salir antes de los galeones bajo la condición de que primero se satisfagan los pagos de la media anata y el exceso de las toneladas,

⁵⁵ AGI, BA, ROP, año 1671, 3, L. 8, ff.77v-78r, “Carta acordada de la Cámara al presidente y jueces oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla”, 2 de noviembre. Reitera la orden de realizar un nuevo arqueamiento de los navíos de Juan Tomás Miluti, satisfecho lo cual se le autoriza a partir hacia el puerto de Buenos Aires antes que los galeones. Las cursivas son mías.

⁵⁶ AGI, C, año 1672, 1219, n.1, ff.42r-44r, Registro del navío: “Santo Tomás de Villanueva”; sobre el aspecto climático, el maestro menciona que el viaje debía iniciar, como máximo, en noviembre, porque, dice: “si aguarda a que el sol vuelva al trópico se arriesga el viaje”.

una vez integradas estas cantidades en las arcas del rey el proceso podía continuar sin mayor problema. No obstante, también era necesario esperar el nuevo arqueamiento, para así poder estimar la suma de dinero que Miluti debía pagar, y que sería aún mayor a lo hasta entonces acordado. El Consejo pide una resolución rápida, para evitar que: “por la dilación se aventuren las armas y géneros que ha de llevar”.⁵⁷ El capitán, por lo tanto, debía amasar esta cantidad de dinero cuanto antes, el costo de la merced que solicitaba (la licencia para viajar a Indias) aumentó cuando los intentos por ensombrecer el tamaño de sus navíos no prosperaron. Con esta alteración, el ingreso extraordinario por concepto de esta licencia ya había superado la cantidad propuesta por Martín de Ayzate como contraoferta a aquella del raguseo, subrayando el papel de la Contratación al maximizar los beneficios que podían obtenerse a lo largo de estas negociaciones.

Como puede anticiparse, fueron los cónsules del Consulado sevillano quienes rápidamente advirtieron el problema de una salida anticipada de *registros*. Por la información a su disposición, los representantes del comercio andaluz afirmaban que el navío “Santo Tomás” superaba las quinientas cincuenta toneladas, un volumen de mercancías que resultaba preocupante. Asimismo, sabían que Miluti había acordado con la Casa modificar la licencia original para poder hacer su viaje a destiempo de los galeones, por motivo de la detención de éstos hasta inicios del próximo año; un tema que venía debatiendo el Consulado desde meses atrás.⁵⁸ El Consulado, por medio de los cónsules Matías Martínez de Murga y Melchor Melo Ponce de León, representó al Consejo de Indias las “quejas y sentimientos” del “comercio”, sobre el grave perjuicio que provocaría la salida anticipada de los *registros*. En primer lugar, mencionan que el problema inicia con el navío de aviso que estaba pronto a salir y que llevaría la noticia a los residentes en el virreinato

⁵⁷ AGI, *BA, ROP*, año 1671, 3, L. 8, ff.77v-78r, “Carta acordada de la Cámara al presidente y jueces oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla”, 2 de noviembre.

⁵⁸ AGI, *Con*, años 1670-03-08 a 1672-12-30, L. 8, Libro de juntas y acuerdos del Consulado de Cargadores a Indias; las discusiones sobre el buque de la flota de Tierra Firme y el tiempo de su salida se debatieron a lo largo del año 1671 y principios de 1672, (ff.67r-162r), particularmente, en la junta del 25 de noviembre, (ff.153v-155v) se discute la solicitud hecha al rey sobre los registros de Buenos Aires y los motivos para detenerlos; la comunicación entre el Consulado y el Consejo se desprende de otro documento, donde el Consejo comunica a la Casa de la Contratación la resolución que acordó al respecto, AGI, *BA, ROP*, [s.f.], 3, L. 8, ff.79v-80v, sin descripción en el portal PARES. Se trata de una carta del Consejo dirigida a los “Señores presidente y jueces oficiales”, de la Casa de la Contratación que aparece más adelante en el legajo, como se notará.

peruano sobre la: “anticipación de la mucha carga que llevan estos dos navíos”. Asimismo, por su “experiencia”, afirmaban que con bastante frecuencia otros navíos acompañaban a los *registros*: “a su sombra y licencia”. Todo lo anterior tenía por resultado la: “muchedumbre de ropa que los navíos de licencia y los agregados extranjeros introducen” en dicho virreinato. Las consecuencias de permitir esta dinámica eran que, además de que así estos “agregados” evadían el pago de impuestos, también provocaba que los extranjeros trajeran como retornos: “gran parte de tesoro que había de venir a Puertobelo”, lo que a su vez conecta con la importancia del aviso referido, pues la información que transportaba alteraría la disposición de los mercaderes limeños para participar en la feria subsecuente a la llegada de los galeones de Tierra Firme.⁵⁹ En otras palabras: “sabido en el Perú por el dicho aviso la anticipación de la dicha licencia y viaje, se llevan y van todos los del Perú a emplear allí [es decir, a Buenos Aires] por no tener con eso necesidad de acudir a emplear en la flota de Tierra Firme”. La encadenación de problemas planteada por los cónsules continúa. Sin los ingresos derivados de la feria, los “que bajan de Lima” ni “el comercio de España” podrían pagar los montos correspondientes al derecho de avería, acordados, como vimos, en 1660 y replanteados en 1667. Martínez de Murga y Ponce de León insisten:

[...] sabiendo los de Lima que los del Perú están proveídos por Buenos Aires, juzgan con razón lo poco o nada que vendrá del Perú al empleo en la flota y que habiendo ellos sólo de pagar la avería y que al Perú no tendrán que enviar ropa de la que compraren en la flota, no se atreverá a venir ningún hombre de caudal considerable [...].⁶⁰

⁵⁹ Sobre la importancia de la circulación de información y cómo podía alterar el patrón comercial, *vid.* LAMIKIZ, “Patrones de comercio y flujo...”, pp. 231-258.

⁶⁰ El escrito de Matías Martínez de Murga y Melchor Melo Ponce de León (respectivamente, primer y segundo cónsules en 1672), se encuentra en: AGI, C, año 1672, 1219, n.1, ff.60r-62v, Registro del navío: “Santo Tomás de Villanueva”; su contenido señala el quid del problema: “[...] se experimentará lo mismo aunque no vaya sino solo el dicho Juan Tomás Miluti con los dichos sus dos navíos por ser tanta la carga de mercaderías que llevan y que sabido en el Perú por el dicho aviso la anticipación de la dicha licencia y viaje, se llevan y van todos los del Perú a emplear allí por no tener con eso necesidad de acudir a emplear en la flota de Tierra Firme, causándose el daño ya tan sabido que allá se sigue y a la imposibilidad de que los que bajan de Lima puedan pagar los treientos y cincuenta mil ducados de avería ni el comercio de España la porción que le toca, porque sabiendo los de Lima que los del Perú están proveídos por Buenos Aires juzgan con razón lo poco o nada que vendrá del Perú al empleo en la flota y que habiendo ellos solo de pagar la avería y que al Perú no tendrán que enviar ropa de la que compraren en la flota (61v) no se atreverán a venir ningún hombre de caudal considerable [...] agregarse ahora la novedad de la licencia de este navío y patache antes de galeones ha de ser la causa de mayor suspensión y detenimiento de la bajada de la plata y por consecuente de gravísimo perjuicio al interés de la flota y a la expedición y despacho de galeones siendo cualquiera detención de ellos de tan crecidos gastos a la Hacienda Real y general perdimiento para el comercio de Lima en los pocos que bajaren y que han de

Estos argumentos revelan el “daño tan universal” que causaría la salida anticipada de los *registros* a la presente flota de Tierra Firme y a la feria, pero también a las subsecuentes, así como a los intereses del rey. En consecuencia, el monarca debía alentar que los comerciantes limeños acudieran a “emplear” sus caudales en Portobello y, en ese sentido, el envío de los *registros*: “ha de ser la causa de mayor suspensión y detenimiento de la bajada de la plata”. Si el metálico, para cerrar, no volvía por el circuito comercial (embarcándose de regreso a España), entonces éste no podría “interesarse” en futuras flotas, deteniendo un flujo que sería en perjuicio del “servicio” del rey y causa de la “total ruina” del comercio que representaban. En suma, era necesario que el capitán saliera junto a la flota de Diego de Ibarra, tanto por cuestiones de defensa y seguridad de las embarcaciones, como comerciales. El Consulado buscó evitar la salida asincrónica de los *registros*, solicitando directamente la suspensión del viaje del capitán. En un último intento por amasar mayores argumentos, los cónsules terminan por asegurar que era: “bien sabido y manifiesto” que los “seguros viajes” al Río de la Plata se realizaban en enero o febrero; algo que contrastaba diametralmente con lo dicho por el maestre Alviz.

El Consejo, nuevamente, rectifica y ordena a la Casa que no permita que Miluti haga uso de la licencia para partir anticipadamente. La valoración hecha por los cónsules logró persuadir al Consejo, sin embargo, la Casa debía informar al Consulado los motivos de esta resolución con una advertencia:

Y respecto de que esto se hace por la mayor conveniencia del comercio, lo participarán Vuestra Señoría y esos Señores al Consulado diciéndoles que deseando su mayor utilidad y que en la flota que se está disponiendo para Tierra Firme tengan los cargadores entera satisfacción para el mejor despacho de sus mercaderías en Portobello sin que haya causa que pueda perturbar ni minorar la feria, se ha condescendido con su suplica mandando detener los navíos de Buenos Aires para que las que estos llevasen no pueda ser de perjuicio a la feria ni embarace a los mercaderes del Perú el bajar a Portobello con sus caudales, pero que al paso que por el Consejo se atiende al beneficio

contribuir. Pues los caudales grandes con mucho menos ocasión de inconveniencia bajan por que puedan sufrir, y guardarse para otra ocasión, y lo mismo y mayormente para los de la flota que por no haber quien compre, ni caudal de (62r) plata sino muy escaso, se hallan obligados a pasar con su ropa a Lima a detenerse por años y perderse el caudal que llevan de este comercio, que no volviendo luego su retorno a España tan poco pueden interesarse en las flotas que luego hubiere con perjuicio del servicio de Vuestra Majestad y con total ruina de este comercio, y así pidieron muy encarecida y sentidamente al Consulado [...].

del Comercio en cuanto parece conveniente, *se estará con mayor entereza para no admitirles causa alguna en la Carga de la flota [...]*⁶¹

La posibilidad de que los *registros* viajaran a destiempo abrió un margen de negociación para el Consejo, que accede a la solicitud de los representantes del comercio sevillano, pero aclarando que su intención también responde a dar por terminada la postergación de la preparación y fecha de salida de los galeones. En esta situación, resulta significativo que el entonces presidente de la Contratación, marqués de Fuentelsol, reparara en lo dicho por el Consulado y decidiera compartir con el Consejo de Indias algunos aspectos que consideró oportuno informar. El presidente califica de “siniestra” la relación hecha por el Consulado, pues, por una parte: “ni la noticia del aviso puede llegar a tiempo [para] que los que en Lima se hallasen dispuestos a bajar a Panamá pudiesen retroceder de este intento”, como, por otra: “ni es cierto el que los meses de enero y febrero son los mejores para hacer más seguro viaje a Buenos Aires”. De manera que el Consulado hizo todo, hasta tergiversar información, para favorecer sus pretensiones y el presidente de la Casa lo dice así, en la relación del Consulado: “debieron de pesar más algunos fines particulares que la realidad de las causas que afectan [a la navegación]”.⁶² No obstante, el presidente cierra su escrito corroborando la orden de impedir la salida de Miluti.

⁶¹ AGI, *BA, ROP*, año [s.f.], 3, L. 8, ff.79v-80v, sin descripción en el portal PARES. Se trata de una carta del Consejo dirigida a los “Señores presidente y jueces oficiales”, de la Casa de la Contratación; la orden de impedir la salida de Miluti se repite adelante en el mismo legajo: AGI, *BA, ROP*, año 1671, 3, L. 8, ff.81v-82v, “Carta acordada del Consejo al presidente y jueces oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla”, 17 de noviembre. Ante el pedido del comercio de esa ciudad por el perjuicio que causaría a la feria de Portobelo, manda que no se permita a Juan Tomás Miluti usar de la licencia que se le había dado para anticipar su salida hacia el puerto de Buenos Aires, sino que lo ha de hacer en conserva de galeones, como antes le estaba concedido; y encarga que comunique esta orden al Consulado y que, en consecuencia, no se ha de admitir demora en la partida de la flota; manda, además, que si los navíos del dicho Juan Tomás Miluti excedieren en toneladas lo que tiene autorizado, ha de pagar la demasía.

⁶² AGI, *Ch, Expedientes sobre concesiones de licencias para navegar*, años 1667-1694, leg.126. Las observaciones del presidente de la Contratación aparecen en una carta del presidente y jueces de la Casa dirigida al Consejo de Indias, del 24 de noviembre 1671, en la que dicen que ejecutarán la orden de impedir la salida de Miluti; no obstante, sobre las cuestiones climáticas, el presidente afirma: “como se enseña en el gobierno de navegación que por mandado de Vuestra Majestad se imprimió para la Carrera de las Indias, dice que por agosto es la más segura salida y siendo por consecuencia mala al respecto del tiempo que se va alargando, viene a ser la peor [y] *más arriesgada en enero o febrero* así para montar la línea como para la llegada al puerto pues viene a ser en el rigor del invierno que allá empieza por marzo”. Las cursivas son mías, en efecto, la demora implicaría graves peligros para la navegación.

En cuanto al buque total de los galeones de Tierra Firme y su alistamiento, estos habían comenzado a discutirse desde enero. El Consulado esperaba que fuera una flota de gran tamaño para evitar: “los daños e inconvenientes que ordinariamente resultan y se han reconocido en que el número de las toneladas sea corto”. Recuperemos el parecer de esta corporación al respecto, el cual se fundamenta en que:

Se ha experimentado que del Norte envían muchos navíos cargados de mercaderías a los puertos de las Indias, con la esperanza de las ganancias por entender que en nuestras Flotas van pocas y por esta razón pretenden en España licencias sueltas entre año en gran daño de los derechos reales de Su Majestad, y esta codicia cesará yendo en las flotas más toneladas de las ordinarias supuesto que siempre hay mercaderías bastantes para su carga [...] ⁶³

El Consulado finalmente había propuesto un buque de seis mil toneladas, apuntando el detalle de que esto era: “incluyéndose en ellas todas las licencias y visitas de Naos de privilegios que Su Majestad hubiera concedido”. Para septiembre, el Consulado había sido apremiado para poner en marcha los fletes de las mercancías y suministro de los navíos que realizarían el trayecto trasatlántico, pero sus avances habían sido magros. En todo caso y como vimos, en octubre, el presidente del Consejo de Indias, conde de Medellín, informó al Consulado que los galeones no saldrían: “hasta tener aviso de las cosas y estado de las Indias”, por lo que quedaban a la espera de las noticias traídas por el navío de aviso que pronto regresaría a España. El resultado fue que la salida se difirió, primero: “hasta últimos de diciembre si antes no llegare el aviso [...] pero que, al plazo resuelto, venga o no el aviso, han de partir”⁶⁴. Nuevamente, los enseres necesarios para el viaje debían estar disponibles para entonces, no obstante, el letargo seguía. En la junta del Consulado del 25 de noviembre se reconocía un nuevo plazo, que ahora se extendía hasta la fecha antes mencionada, enero de 1672, aunque sabemos que finalmente las naves destinadas a Tierra Firme a cargo del general Diego de Ibarra comenzaron

⁶³ AGI, *Con*, años 1670-03-08 a 1672-12-30, L. 8, ff.74v-76v, Libro de juntas y acuerdos del Consulado de Cargadores a Indias, junta del 24 de enero 1671, “Sobre las toneladas que debe tener la flota de Tierra Firme”.

⁶⁴ AGI, *Con*, años 1670-03-08 a 1672-12-30, L. 8, Libro de juntas y acuerdos del Consulado de Cargadores a Indias, el tema de la preparación de los galeones se aborda en las juntas que van de septiembre a diciembre de aquel año, particularmente ff.135r-158r.

su trayecto en marzo.⁶⁵ Lo cual fue un desenlace contrario al motivo por el cual el Consejo aceptó retener los navíos de Miluti, pues, en efecto, con ello esperaba poner fin a los aplazamientos. Cuando determinó que la salida sería en enero, advirtió que:

[...] si en esto hubiere alguna omisión, de más del grave perjuicio que de ello se seguiría, resultaría muy en deservicio de Su Majestad cuando tanto se debe atender a él por todos sus vasallos, y particularmente por los del comercio que tan favorecidos y beneficiados se hallan.⁶⁶

Ahora bien, la “omisión” no fue tal, ya que el retraso en la salida de los galeones en octubre respondió a un hecho crucial, a saber, la llegada de las noticias sobre el ataque a la ciudad de Panamá por parte del capitán inglés, Henry Morgan, ocurrido a inicios de 1671.⁶⁷ De hecho, uno de los temas discutidos largamente en las juntas del Consulado de aquel año fue la posibilidad de enviar un socorro a dicha ciudad, que además de navíos de refuerzo, consistiría en un servicio al rey por la nada despreciable cantidad de doscientos mil pesos de a ocho reales de plata para poder alistar la empresa naval.⁶⁸ Tal escenario forzó el aplazamiento de la salida de los galeones, pues la probabilidad de un enfrentamiento y, peor aún, la captura de los navíos, debía aminorarse a toda costa y para prevenirlo resultaría sumamente útil dicho servicio y la información contenida en los correos abordo del navío de aviso antes mencionado, por lo que importaba ser pacientes. Sin embargo, esta amenaza en los territorios americanos también empalmó con las noticias que llegaron a manos de la reina gobernadora sobre la presencia de enemigos en

⁶⁵ Los registros de los navíos que conformaron esta flota se encuentran en: AGI, C, año 1672, 1219, 1220 y 1221, en ellos, las visitas de salida de los navíos se realizan a finales de febrero de 1672; asimismo, es de utilidad el apartado titulado: “Viajes efectuados entre 1521 y 1699” ubicado en: CABALLERO JUÁREZ, *El régimen jurídico...*, pp. 326-372, especialmente la p. 369, donde aparece el viaje de la “Armada de Tierra Firme” a cargo del general Diego Ibarra, que partió el 3 de marzo de 1672 y regresó a España el 19 de marzo de 1673, al respecto menciona que la “Flota de Tierra Firme” planeada a salir en octubre de 1671, se suspendió por causa del ataque de Henry Morgan a Panamá a principios del año.

⁶⁶ Esta advertencia aparece en: AGI, BA, ROP, año 1671, 3, L. 8, ff.81v-82v, Carta acordada del Consejo al presidente y jueces oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla, 17 de noviembre.

⁶⁷ Mucho se ha dicho sobre este ataque, aquí me limito al recuento hecho por: GERHARD, *Pirates of the Pacific...*, pp. 138-141; asimismo, estos eventos son narrados por el pirata Alexander O. Exquemelin, en su obra de 1678, me remito a una edición contemporánea: EXQUEMELIN, *Piratas de América...*

⁶⁸ AGI, Con, años 1670-03-08 a 1672-12-30, L. 8, Libro de juntas y acuerdos del Consulado de Cargadores a Indias, efectivamente, este tema empalma con las discusiones sobre la preparación de los galeones y es discutido en las juntas de junio a agosto, ff.93v-131r y finalmente en enero de 1672, ff.162r-169r, cuando se redirigió y cambió el objetivo del dinero, pues se supo que Morgan ya había abandonado la ciudad de Panamá.

Sudamérica.⁶⁹ La reina informó de la preocupante situación al presidente de la Audiencia de Buenos Aires, José Martínez de Salazar. Según las noticias “que se han tenido del Norte”, Mariana de Austria señala la existencia de una amenaza protagonizada por una inusual alianza entre las compañías comerciales de Inglaterra y Francia. En particular:

Se ha entendido que la Compañía Oriental de Francia está con designio de unirse con la de Inglaterra que c[on]t[ra] el comercio de las Indias y que juntas las fuerzas de ambas compañías están con ánimo de intentar una empresa considerable en los puertos y costas de ellos, meditando algún nuevo establecimiento para introducir sus comercios y contrataciones, todo en perjuicio de esta Corona, por lo que conviene estar prevenidos para cualquier novedad que intenten de suerte que no logren sus malos designios.⁷⁰

Con esto en mente, Martínez de Salazar debía tener los puertos y costas de su gobierno: “con toda prevención y resguardo para poder resistir cualquiera invasión”, aunque, también, sin dejar de procurar el mayor ahorro de la Real Hacienda, por lo que era de suma importancia que estos espacios estuvieran:

[...] guarnecidos de gente y pertrechados de municiones, de suerte que, si algún enemigo pirata intentare hacer hostilidad en ellos, halle la resistencia que conviene, pues como tenéis entendido de la preservación de los puertos depende la defensa universal de esas provincias y así cuidareis mucho de que estén en la mejor disposición que fuere posible⁷¹

Los informes referidos, aunados a la posibilidad de que el “deservicio” del Consulado continuara atrasando la salida de los galeones, fueron motivo suficiente para que se reconsiderara el envío de las armas dirigidas a Sudamérica en los *registros* de Miluti. Esto demuestra el peso que tuvieron las razones defensivas al momento de admitir o no el envío de embarcaciones a las provincias amenazadas por los enemigos del monarca español. Aunque importa precisar que estos efectos podían ser contrastantes, pues la situación planteaba un dilema entre retrasar el inicio del viaje para no arriesgar las haciendas del comercio o apresurarlos para que los socorros militares llegasen a tiempo y que así fueran de alguna ayuda;

⁶⁹ AGI, *BA, ROP*, año 1671, 3, L. 8, ff.80v-81v, “Real Cédula al maestre de campo don José Martínez de Salazar, caballero de la orden de Santiago, gobernador, capitán general y presidente de la Audiencia de Buenos Aires”, 19 de noviembre. Participa las noticias que se han tenido de designios de franceses e ingleses de intentar alguna empresa contra puertos y costas de las Indias, y manda que estén con toda prevención y resguardo para poder resistir cualquier invasión en los de esa jurisdicción, firmada por la reina gobernadora.

⁷⁰ AGI, *BA, ROP*, año 1671, 3, L. 8, ff.80v-81v, “Real Cédula al maestre de campo...”.

⁷¹ AGI, *BA, ROP*, año 1671, 3, L. 8, ff.80v-81v, “Real Cédula al maestre de campo...”.

ciertamente, la cuestión implicaba compaginar lo más armoniosamente posible el viaje de los *registros* y el de los galeones. Por lo anterior, en estos momentos la oposición entre Consulado y capitán naturalizado comienza a hacerse patente, especialmente si recordamos que los representantes del comercio sevillano habían asegurado (sin fundamentos) que el navío de Miluti era aún más grande de lo que se había estimado hasta entonces; si bien es cierto que esto ya resultaba bastante probable.⁷² Para atender estos señalamientos, el Consejo encargó a la Casa de la Contratación que investigara el fundamento de tal afirmación y que en su caso procurara cobrar al capitán raguseo el monto adecuado por seguir excediendo el tonelaje que tenía permitido.⁷³ Esto quiere decir que, si abonaba lo que era pertinente, la licencia (acrecentándose aún más su monto final) seguiría en pie, pero en conserva de galeones, como al inicio.

Ahora bien, en cuanto al arqueamiento, el Consejo ordenó que el último arqueado fuera desestimado y que en su lugar se aplicara la medición tomada al navío “Santo Tomás” cuando viajó a Nueva España a cargo de Enrique Henríquez. Asimismo, se estipuló el uso que tendría este ingreso extraordinario, por el cual Miluti ya había entregado el dinero correspondiente a ciento noventa y uno toneladas que sus navíos, hasta entonces, habían tenido de exceso. En efecto, aunque estos reales ya estaban comprometidos, era necesario rectificar el total adeudado, pues, con las nuevas indicaciones y con la sospecha de que el exceso de toneladas sería aún mayor: “la cantidad que importare este último exceso de toneladas es la que se ha de aplicar para en parte del entero de los dichos diez mil pesos de la Custodia” que vino de Filipinas y que sería utilizada para el culto católico en la capilla real.⁷⁴ En

⁷² AGI, C, año 1672, 1219, n.1, ff. 50v-52r, Registro del navío: “Santo Tomás de Villanueva”. Por un auto se solicitaba que los cónsules que habían señalado este porte justificaran su afirmación, fundamento que, pasado el plazo de tres días, “y muchos días más”, no llegó a manos del Consejo, los cónsules Matías Martínez de Murga y Melchor Melo Ponce de León escribieron el 9 de noviembre, en diciembre seguían sin responder.

⁷³ La orden a la Casa de la Contratación se encuentra en: AGI, BA, ROP, año 1671, 3, L. 8, ff.81v-82v, “Carta acordada del Consejo al presidente y jueces oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla”, 17 de noviembre 1671.

⁷⁴ El destino del dinero aportado por Miluti es referido en: AGI, BA, ROP, años 1671-1672, 3, L. 8, ff.83v-84r, “Carta acordada del Consejo al presidente y jueces oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla”, 24 de noviembre y ff.121v-122r, “Carta acordada del Consejo a don Gonzalo Fernández de Córdoba”, 15 de febrero. Donde se aprueba lo obrado respecto de la cobranza de los derechos con que sirvió Juan Tomás Miluti por la licencia que se le concediera para viajar a Buenos Aires, y la aplicación de estos para acabar la custodia que vino de Filipinas para la capilla real; por otra parte, las indicaciones para considerar la medición previa del

cuanto a la salida en conserva de galeones, como dije, cuando se rectificó esta orden, el capitán raguseo no dudó en exponer ante el Consejo los inconvenientes y perjuicios que resultarían en su contra de impedirse la salida de los *registros*. Pero el intento por persuadir al Consejo para que admitiera su viaje no tuvo éxito.⁷⁵ En este momento, nuevamente es el maestre de los navíos quien argumenta en contra de que el capitán arragocés salga en conserva de galeones, dilatar la salida de Miluti era, dice el maestre, en: “deservicio de Su Majestad y riesgo de su Real hacienda y de la de mi parte y de dichos navíos”.⁷⁶ Así, pasa a enumerar una serie de elementos que respaldan su parecer. Primero que nada, apunta que el primer acuerdo, aunque fuera en conserva de galeones, señalaba noviembre como el mes de salida y no después. Segundo y en este sentido, remarca que: “no hay ejemplar de que navíos para aquella provincia de Buenos Aires hayan salido más tarde que a dieciocho de diciembre”, aludiendo, como antes, a cuestiones climáticas que afectaban la navegación y a lo dicho por el Consulado sobre la fecha de salida más adecuada:

[...] después no es tiempo para comenzar la dicha navegación porque es necesario, antes que el sol vuelva del trópico para la línea equinoccial, llegar [a la] Altura del Paraje de Buenos Aires para declinar y entrar en el Río de la Plata, porque si se aguardase a que el sol pasase de la línea para el norte, con las corrientes y vientos contrarios que vuelven con el sol, no se puede llegar a paraje competente para hacer la dicha declinación y tomar el Puerto.⁷⁷

El peligro era que, al intentar virar hacia América, las corrientes los apartaran de su destino, llegando a lugares inhóspitos o vedados (como Brasil). Esto era un riesgo que podía evitarse si se salía a tiempo. Con esto en mente, el “deservicio” que refiere el maestre Alviz se expresa en la posibilidad de perder las armas por los peligros de la navegación, o bien, por el retraso en su envío para atender “la necesidad que ha obligado remitirlas”. Esto en cuanto a las desventajas para el rey

navío como la adecuada se encuentran en: AGI, *BA, ROP*, año 1671, 3, L. 8, ff.84v-85v, “Carta acordada del Consejo al presidente y jueces oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla”, 25 de noviembre. Comunica que el servicio que ha de hacer Juan Tomás Miluti corresponde al arqueamiento que se hizo cuando sus navíos fueron con la flota de Nueva España a cargo de Enrique Henríquez y no del que ahora se ha enviado testimonio.

⁷⁵ AGI, *BA, ROP*, año 1671, 3, L. 8, ff.85v-86r, “Carta acordada del Consejo al presidente y jueces oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla”, 1 de diciembre. Reitera la orden de que Juan Tomás Miluti haga el viaje al puerto de Buenos Aires en conserva de galeones y no antes.

⁷⁶ Se trata de una petición del maestre a la Casa de la Contratación, en diciembre, contenida en: AGI, *C*, año 1672, 1219, n.1, ff.55v-58r, Registro del navío: “Santo Tomás de Villanueva”.

⁷⁷ AGI, *C*, año 1672, 1219, n.1, ff.55v-58r, Registro del navío: “Santo Tomás de Villanueva”.

y su hacienda, pero consideraba que para Miluti el riesgo era mayor, pues el maestro advierte que se estaba arriesgando: “todo su viaje y hacienda que ha gastado en la carena, y daño y gasto presente en conservar la gente necesaria para el dicho navío y su patache, y en cargarlos y aviarlos y bastecerlos para viaje tan dilatado”.⁷⁸ Las tareas necesarias para mantener víveres y personas hacinadas en un navío no eran sencillas y los gastos para mantenerlos reunidos y listos para partir se acrecentaban con facilidad. Con todo esto, el maestro también desestima el “perjuicio al comercio” que, supuestamente, causaría una salida anticipada de *registros*, asegura que si esto se dice:

[...] por la concurrencia o anticipación de las mercaderías en la feria es imposible que, aunque salgan ahora los dichos navíos y su patache, lleguen a Buenos Aires antes que los galeones a Puertobelo, y antes estará la ropa de los galeones en Lima que los dichos navíos lleguen a Buenos Aires, con que nunca puede ser de perjuicio su salida ahora a los interesados en galeones.⁷⁹

Efectivamente, Martín de Alviz estaba interesado en mejorar las condiciones del viaje, al grado de insistir en las razones que había para revisar el arqueo de los navíos, que era menor al determinado por el Consejo, concordando con la opinión del capitán raguseo. Poco tiempo después, tanto la Casa como el capitán reiteraron las razones que justificaban una salida anticipada. El viaje de los navíos de Miluti, afirmaban sin ahondar demasiado, no era de ningún perjuicio para el comercio, sino que, de continuar esperando, insistían, el daño recaería en su totalidad sobre los hombros del capitán, sobre todo recordando el: “gasto considerable que hasta ahora tiene hecho”. Por otra parte, además de insistir en los gastos, el capitán Miluti señala, como lo había expuesto el primer solicitante de la licencia, que el cargamento que llevaba apenas sería suficiente para abastecer la jurisdicción rioplatense (se entiende, el puerto, Tucumán y Paraguay).⁸⁰ Por último, la Casa y Miluti reparan en que los otros capitanes beneficiados anteriormente con estas licencias habían viajado solos, por lo que esperaban que las mismas condiciones fueran respetadas. En un nuevo cambio de parecer, considerando las razones antes

⁷⁸ AGI, C, año 1672, 1219, n.1, ff.55v-58r, Registro del navío: “Santo Tomás de Villanueva”.

⁷⁹ AGI, C, año 1672, 1219, n.1, ff.55v-58r, Registro del navío: “Santo Tomás de Villanueva”.

⁸⁰ En: AGI, Ch, *Expedientes sobre concesiones de licencias para navegar*, años 1667-1694, leg.126, también aparecen las cartas hechas por el capitán que contienen sus argumentos y solicitudes.

expuestas y aunadas al contexto de riesgo militar ya referido, la solicitud fue admitida por el Consejo y determinó, a mediados de diciembre, que Miluti podría iniciar su viaje antes que los galeones.⁸¹ Es en este momento cuando se aprueba formalmente el asiento firmado entre la Casa y el capitán arragocés, esto es, el contrato y las cláusulas que delimitarían los parámetros y condiciones de la licencia adquirida por este capitán.⁸²

La Cédula otorgada por la reina gobernadora en donde aprueba el asiento ajustado con el capitán Miluti comienza aludiendo las razones militares que motivaron la admisión del viaje. En este sentido menciona las solicitudes de armas, artillería y municiones elaboradas por el presidente de la audiencia rioplatense, pero también las noticias sobre las posibles amenazas extranjeras, particularmente el caso inglés que empalmaba con la necesidad de socorrer a Chile con armamento, pues noticias recientes afirmaban que el puerto de Valdivia estaba en la mira de estos enemigos. Por una Cédula de la reina (de enero de 1672) se le recordaba a Martínez de Salazar la noticias respecto a los posibles “designios de ingleses y franceses” para establecer sus “contrataciones” en las indias. Ahora, a tales noticias se sumaban aquellas que afirmaban que en Londres se estaban preparando cuatro navíos de guerra con el objetivo de ir al puerto de Valdivia a “tomar pie en el Mar del Sur”.⁸³ Como antes, se le prevenía y reiteraba a esta autoridad americana la importancia del puerto rioplatense, que debía estar defendido adecuadamente, pues los avisos a disposición de la reina gobernadora: “obligan a no perdonar diligencia que pueda conducir a resguardarnos de los riesgos que nos amenazan”.⁸⁴

⁸¹ AGI, BA, ROP, año 1671, 3, L. 8, ff.86r-86v, “Carta acordada del Consejo al presidente y jueces oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla”, 16 de diciembre. Habiendo representado tanto esa Casa como Juan Tomás Miluti los inconvenientes que se seguirían de esperar la partida de galeones para realizar su viaje a Buenos Aires, se le otorga licencia para adelantar la partida.

⁸² AGI, BA, ROP, año 1671, 3, L. 8, ff.103v-111r. “Real Cédula al presidente y jueces oficiales de la casa de contratación, aprobación del asiento ajustado con Miluti”, 31 de diciembre.

⁸³ Podría tratarse, de acuerdo con: SEYXAS Y LOVERA, *Piratas y contrabandistas...*, p.144-162, de la expedición de Narborough, la cual estuvo vinculada con el paso de Carlos Enríquez Clerque por Valdivia y su subsecuente captura y ejecución por haber sido acusado de ser un espía. El viaje de Narborough también es abordado en: GERHARD, *Pirates of the Pacific...*, viaje que, dice el autor, disparó las alarmas de la Monarquía hispánica en aquel momento, pp. 138-139. Sobre las noticias ver nota siguiente.

⁸⁴ AGI, BA, ROP, año 1672, 3, L. 8, ff.102r-103v, “Real Cédula al gobernador y capitán general de las provincias del Río de la Plata”, 30 de enero. En virtud de las noticias que se han tenido de que en Londres se prepara una flota de guerra para incursionar en puertos chilenos, manda ponga especial cuidado en la defensa del puerto de Buenos Aires y que esté prevenido ante cualquier posible ataque inglés.

Finalmente, en mayo de 1672 la reina gobernadora informó a Martínez de Salazar sobre la paz firmada con Inglaterra y que, si bien debía mantener “amigable correspondencia” con el gobernador de Jamaica (quien por su parte haría todo lo posible para erradicar a los piratas y corsarios que navegaban las costas de las Indias) no debía olvidar que la prohibición del tráfico seguía vigente, por lo que no debía admitirle sin importar pretexto alguno.⁸⁵ Señalamiento que remite a las arribadas forzosas que facilitaban el comercio ilícito, ocurridas en contextos de paz, ya que las condiciones firmadas en los distintos tratados contemplaban el buen trato que se debía otorgar a las embarcaciones en dificultades. En el caso inglés esta actitud comenzó a ser menos flexible,⁸⁶ más aún cuando, un año más tarde, las noticias del “Norte” sobre una incursión inglesa con dirección a las Indias a cargo de Henry Morgan llegaron a manos de la reina, quien volvió a recordar a Salazar sus labores defensivas. Ahora, estos enemigos debían experimentar “el castigo de su osadía”, pues rápidamente se consideró que no estaban respetando las paces ajustadas.⁸⁷

Sobre la presencia de extranjeros en el Mar del Sur y el episodio antes mencionado, nuevamente es el marino Francisco de Seyxas y Lovera quien, en uno de sus *Discursos*, ofrece algunos detalles de interés.⁸⁸ La información sobre los navíos ingleses que menciona le reina gobernadora, por proximidad, podría referirse a la expedición del capitán John Narborough, la cual había llegado a Valdivia en diciembre de 1670, o bien, a la preparación del viaje que menciona Seyxas, cuyo objetivo era llevar doscientas familias inglesas a poblar el Estrecho de Magallanes, mismo que, asegura, fue cancelado en 1673. Ahora bien, este escritor reúne en uno de sus *Discursos*, décadas después del caso aquí analizado, una serie de ejemplos

⁸⁵ AGI, BA, ROP, año 1672, 3, L. 8, ff.143v-144v, “Real Cédula al mestre de campo don José Martínez de Salazar”, 23 de mayo.

⁸⁶ Sobre el caso inglés y otros ejemplos similares, MOUTOUKIAS, *Contrabando y control ...*, pp. 101-105.

⁸⁷ La cita de: AGI, BA, ROP, año 1673, 3, L. 8, ff.191r-191v, “Real Cédula al mestre de campo don José Martínez de Salazar”, 16 de enero. Participa de las noticias recibidas de que en Londres se aprestan 3 bajeles con intención de enviarlos a las Indias a cargo de Enrique Morgan, a fin de que esté prevenido contra cualquier ataque a los puertos de su jurisdicción; asimismo: ff.213v-214v, “Real Cédula al mestre de campo don José Martínez de Salazar”, 23 de junio. Manda que se ajuste a las instrucciones dadas en cédula anterior en lo referente a represalias de ingleses en las Indias. La cédula mencionada es de junio 27 de 1672.

⁸⁸ SEYXAS Y LOVERA, *Piratas y contrabandistas ...*, Discurso V, *En que se manifiestan las invasiones que los piratas y contrabandistas han hecho en las costas del reino de Chile...*, p.151.

para advertir y reiterar el riesgo que representaba para la Monarquía española continuar admitiendo la presencia de extranjeros en las Indias. Es en el *Discurso V* donde advierte que: “ya públicamente son los extranjeros los cargadores que, como si fueran naturales de España, pasan a estas Indias a vender sus haciendas y las de sus asociados con más libertad que los españoles”, ya sea por medio de las flotas, galeones o los navíos sueltos, como lo eran los *registros*.⁸⁹ Asimismo, reconoce que en las Indias muchos extranjeros “pasan por españoles” y de esta manera: “están muy pobladas las costas de las Indias” por un vasto conjunto de naciones, entre las que cabe subrayar, además de franceses, ingleses, portugueses, holandeses, hamburgueses, naturales de Italia, Venecia o griegos, a aquellos que Seyxas menciona como “esclavones”⁹⁰ (nombre para referirse a la actual Croacia), lo cual, nuevamente por proximidad, subraya la posible presencia de paisanos del capitán Juan Tomás Miluti en Indias. Un hecho significativo para el parecer de este marinero, pues consideraba que:

Las principales causas de haberse con tanta inteligencia introducido en las provincias de las Indias y en sus costas, con sus armadas y navíos sueltos las naciones [extranjeras] han sido porque habiéndose introducido antes en los comercios de la América muchos extranjeros mezclados con los españoles, se quedaron en sus provincias muchos de los extraños que, pasando en ellas por naturales, se fueron poco a poco haciendo prácticos de los puertos y de sus navegaciones.⁹¹

Seyxas y Lovera no fue el único que advirtió estos problemas. El Consejo de Indias también disponía de la información proporcionada por don Manuel de Lira, enviado extraordinario a los Estados Generales de las Provincias Unidas del País Bajo. Como embajador, en un memorial daba cuenta de varios navíos que estimaba pronto llegarían a las Indias, por lo que la reina gobernadora compartió estos informes con el presidente de Buenos Aires para que, por aún otros y nuevos motivos, estuviera atento a no admitir tales embarcaciones en caso de que llegaren a alguno de los puertos bajo su cuidado.⁹² Mariana de Austria hace eco de las noticias sobre los:

⁸⁹ SEYXAS Y LOVERA, *Piratas y contrabandistas ...* Discurso V, pp. 139.

⁹⁰ SEYXAS Y LOVERA, *Piratas y contrabandistas ...* Discurso V, pp. 150.

⁹¹ SEYXAS Y LOVERA, *Piratas y contrabandistas ...* Discurso V, pp. 138.

⁹² Esta información aparece en el aviso dado al gobernador de Buenos Aires, por lo que el contenido del memorial de Manuel de Lira sólo es mencionado, *AGI, BA, ROP, año 1672, 3, L. 8*, ff.113r-114r, “Real Cédula

[...] fraudes que se cometen en el comercio de las Indias admitiendo en los puertos de ellas navíos extranjeros y dejándolos contratar e introducir libremente la ropa y mercaderías que llevan sacando en su retorno plata y otros géneros en grave perjuicio del servicio del rey mi hijo.⁹³

Para evitar “tan perniciosos excesos”, Martínez de Salazar recibe una copia del memorial y una orden específica: evitar la arribada de los navíos mencionados en dicho papel, nuevamente sin importar pretextos, impidiendo cualquier contratación que intentaren. La reina, no obstante, precisa que esta situación y fraudes sólo son posibles por la cooperación de “los vecinos de esos puertos y algunos ministros de ellos”, por lo que termina advirtiendo al presidente que:

Se está muy a la mira de si cumplís o no con lo que debéis en esto, y si no lo hicieredes y faltaredes a lo que es tan de vuestra obligación obrando con tolerancia o negligencia en impedir, averiguar y castigar semejantes delitos, se hará con vos la severa demostración que correspondiere a vuestra omisión pues es cierto que si de vuestra parte se pone la vigilancia que se debe para evitar estos excesos se conseguirá y cesarán los daños que de ello se originan[...]⁹⁴

Advertencias que se harían patentes durante el juicio de residencia del presidente, en el cual se establecieron penas pecuniarias por los cargos que le fueron imputados a Salazar y en los que se estableció su culpabilidad (que no en todos) por participar en prácticas ilícitas.⁹⁵ De hecho, las noticias sobre la cotidianidad de los fraudes también llegaron desde América, meses después de lo dicho por este embajador. La reina gobernadora también comparte a Salazar las noticias que le fueron comunicadas por el fiscal de la audiencia del puerto rioplatense sobre los navíos de permiso que viajaban a aquella provincia, el licenciado don Diego Ybañez de Farías. El fiscal subrayaba una serie de prácticas cuestionables:

[...] siendo los navíos que van a ese puerto tan interesados así por las mercaderías que llevan y venden los dueños de ellas a subidos precios como

al gobernador y capitán general de las provincias del Río de la Plata”, 21 de enero. Envía copia de la memoria que remitió don Manuel de Lira, enviado extraordinario a los Estados Generales de las Provincias Unidas del País Bajo con noticias de fraudes que se cometen en el comercio de las Indias, a fin de que esté prevenido ante la llegada a los puertos de su jurisdicción de alguno de los navíos en ella mencionados e impida toda arribada e intento de comercio con los vecinos de esas provincias; y manda averiguar y castigar estos excesos.

⁹³ AGI, *BA, ROP*, año 1672, 3, L. 8, ff.113r-114r, “Real Cédula al gobernador y capitán general de las provincias del Río de la Plata”, 21 de enero.

⁹⁴ AGI, *BA, ROP*, año 1672, 3, L. 8, ff.113r-114r, “Real Cédula al gobernador y capitán general de las provincias del Río de la Plata”, 21 de enero.

⁹⁵ ÁLAMO MARTELL, “El juicio de residencia a José Martínez...”, pp. 69-117.

por el retorno de la corambre que traen de gran interés no dan utilidad considerable a la Real Hacienda en los derechos que deben pagar en estos y esos reinos, porque *como era notorio no registran la cuarta parte de lo que cargan a la ida ni a la vuelta* siendo esto imposible de averiguar para remediarlo, respeto de que las guardas [vigías] que se ponen para evitar estos fraudes como personas que solo tienen atención a que les valga más se dejan cohechar encubriendo la verdad de lo que se embarca y desembarca [...] ⁹⁶

Por lo cual, la reina insistió al presidente de Buenos Aires para que “pongáis muy particular cuidado” en evitar tales prácticas y los perjuicios que provocaban a la Real hacienda. Así, como vimos, las múltiples formas que adquirirían las prácticas ilícitas cometidas en este circuito legal del comercio español eran, sin duda, bien conocidas. No obstante, es precisamente en este contexto que, por resolución del rey (a través del Consejo de Indias), se ordenó a la Casa de la Contratación que acordara con Miluti (siendo un capitán naturalizado) el viaje de dos navíos con un tonelaje más o menos controlado y que, como parte del servicio al rey, fuera dicho capitán quien supliere el monto necesario para comprar las armas destinadas para la defensa de la frontera austral amenazada por foráneos, un préstamo que le sería reintegrado por la Caja Real del puerto de Buenos Aires a su llegada. Era mejor que un navío debidamente admitido por la Contratación, con sus controles y gravámenes, fuera el que se “arrojare” al puerto rioplatense, como lo había planteado Joseph Ferriol, primer solicitante de la licencia. Efectivamente, los *registros*, como medios de contacto aprovechado por los comerciantes foráneos, no dejaron de reportar un beneficio paralelo para la Monarquía española, ya que eran, finalmente, contratos establecidos con un particular, puestos en marcha por suponer un ingreso no-fiscal, o bien, extraordinario y considerable, para las arcas del rey. Un beneficio que, como vimos, no siempre se ciñó a dinero contante y sonante, los servicios prestados por el asentista eran la otra cara de la moneda de los beneficios que podían obtenerse con tales instrumentos.

Retomando el asiento formalizado con Miluti, como puede anticiparse, su contenido resulta una recopilación de los aspectos hasta aquí analizados: el

⁹⁶ AGI, BA, ROP, año 1672, 3, L. 8, ff.150r-151r, “Real Cédula al maestro de campo don José Martínez de Salazar”, 2 de agosto. La carta del fiscal tenía fecha del 21 de junio de 1671. Encarga que ponga muy particular cuidado en evitar fraudes en el registro de lo que llevan y traen los navíos de permiso que van a aquel puerto. Las cursivas son mías.

tonelaje, el costo por tonelada y los montos integrados o por integrar; el costo de las armas junto con las características de la libranza que se le otorgaría a Miluti para el reembolso del préstamo y sus intereses (monto que aquí alcanza los 51, 497 reales y medio de plata);⁹⁷ así como la naturaleza de las armas, su destino, las condiciones y plazo para su transporte y entrega. Además de estos detalles, restaba aclarar un par de aspectos sobre el viaje, como el debido nombramiento y admisión del maestro que viajaría a bordo del navío principal y, por otra parte, aún se estaba a la espera de que Miluti hiciera entrega de la suma correspondiente a la media anata, la cual debía calcularse a una tasa del dos y medio por ciento, siempre de acuerdo con el exceso total de toneladas de los barcos del raguseo.⁹⁸

Los retrasos continuaron. En enero de 1672 el Consejo insistió al presidente de la Contratación, Gonzalo Fernández de Córdoba, para que otorgara a Miluti la licencia requerida para iniciar su viaje: “sin esperar la salida de galeones”, no obstante, también advertía que los barcos de Miluti reportaron un tamaño que volvió a superar el declarado hasta entonces. El navío “Santo Tomás” tenía cuatrocientas ochenta y seis toneladas y el patache doscientas once, según los arqueos de sus viajes previos y que, como vimos, debían funcionar como los válidos. Así, la diferencia respecto a la suma anterior volvió a alterar la cantidad de dinero que Miluti adeudaba a las arcas del rey por el permiso y merced que solicitaba.⁹⁹ Estos ajustes

⁹⁷ AGI, *BA, ROP*, año 1671, 3, L. 8, ff.103v-111r. “Real Cédula al presidente y jueces oficiales de la casa de contratación, aprobación del asiento ajustado con Miluti”, 31 de diciembre; no obstante, MOUTOUKIAS, *Contrabando y control...*, apéndice del cap. III, anota que Miluti compró armas por un valor total de 54,000 pesos de a ocho, monto que superaría por mucho los cálculos presentes.

⁹⁸ AGI, *BA, ROP*, año 1672, 3, L. 8, ff.111r-112r, “Carta del secretario del Consejo al presidente y jueces oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla”, 14 de enero. Remite el despacho de Su Majestad en el que se aprueba el asiento ajustado con Juan Tomás Miluti sobre el viaje que ha de hacer a Buenos Aires con artillería, armas, municiones y otros géneros para ese puerto y Chile; y se da facultad a esa Casa para librarle lo que en la adquisición de esto ha suplido, para que antes de darle los despachos necesarios para el viaje y la cobranza, dispongan el cobro de la media anata que adeuda.

⁹⁹ AGI, *BA, ROP*, año 1672, 3, L. 8, ff.114r-114v, “Carta acordada del Consejo a don Fernández de Córdoba, presidente de la casa de Contratación”, 27 de enero, Madrid; orden también comunicada a la Casa: AGI, *BA, ROP*, año 1672, 3, L. 8, ff.114v-115v, “Carta del secretario del Consejo a los jueces oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla”, 27 de enero. Comunica la orden dada a Gonzalo Fernández de Córdoba para que dé licencias a Juan Tomás Miluti para hacer su viaje al puerto de Buenos Aires sin esperar la partida de galeones y manda que no se le impida salir a navegar cuando le pareciere; en cuanto al arqueamiento: AGI, *BA, ROP*, año 1672, 3, L. 8, ff.115v-116r, “Carta acordada del Consejo al presidente y jueces oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla”, 3 de febrero. Reitera que el navío “Santo Tomás de Villanueva” se ha de regular para el servicio que ha de hacer su dueño, Juan Tomás Miluti, por de 486 toneladas, que es el arqueo que tuvo cuando navegó a la Nueva España el año 1666.

y reajustes son desglosados en el resumen sobre la liquidación de lo que debía el capitán por la licencia, elaborado a principios de febrero de 1672 por orden del presidente de la Contratación.¹⁰⁰ Allí se aclara que Miluti integró los doce mil pesos correspondientes a las primeras trescientas cincuenta toneladas. A Miluti le faltaba completar el monto correspondiente a trescientas quince toneladas que tuvieron ambos bajeles de exceso; cálculo que no incluye las treinta y dos toneladas ocupadas por las armas de Chile. Siguiendo la tasa ya mencionada, el raguseo debía abonar poco menos de diez mil ochocientos pesos por la demasía. Lo que da por resultado, según estos cálculos y aunados al monto de la media anata (que ascendió a cerca de quinientos setenta pesos),¹⁰¹ un costo final de la licencia bastante cercano al mencionado por Zacarías Moutoukias en su libro *Contrabando y control colonial...*, es decir que Miluti pagó, aproximadamente y en distintos abonos a lo largo de las negociaciones, veintitrés mil novecientos pesos por la merced real que le permitiría zarpar a Indias.¹⁰²

○ *Comerciantes y el cargamento de los navíos de registro*

Como mencioné, el nombramiento del maestro era otro de los aspectos que debían atenderse durante la preparación del viaje. En el expediente del registro del navío principal aparece un nombramiento dado por Tomás Miluti a Martín de Alviz (también aparece con otras grafías) como maestro del “Santo Tomás” y del patache “San Antonio”.¹⁰³ Asimismo, en el asiento firmado con la Contratación está incorporado el poder que Miluti entregó a este maestro para que él efectuara todas

¹⁰⁰ Nos referimos al ya citado: “Resumen de el ajustamiento y liquidación...”, en: AGI, *Ch, Expedientes sobre concesiones de licencias para navegar*, años 1667-1694, leg.126; otros pagos son referidos en: AGI, *BA, ROP*, año 1672, 3, L. 8, ff.122v, “Carta acordada del Consejo al presidente y jueces oficiales de la Contratación de Sevilla”, 22 de febrero. Aprueba lo obrado respecto de la cobranza de los derechos con que sirvió Juan Tomás Miluti.

¹⁰¹ Este aspecto lo aborda el Consejo, particularmente en: AGI, *BA, ROP*, año 1672, 3, L. 8, ff.116r-116v, “Carta acordada del Consejo a Andrés de Villaran”, 4 de febrero; ff.122v, “Carta acordada del Consejo al presidente y jueces oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla”, 22 de febrero; en: AGI, *Ch, Expedientes sobre concesiones de licencias para navegar*, años 1667-1694, leg.126, aparecen varios ajustes y pagos realizados.

¹⁰² MOUTOUKIAS, *Contrabando y control...*, apéndice del cap. III. El autor refiere que el patache tenía 251 toneladas, lo que supondría 737 toneladas totales (40 más de lo aquí corroborado) y, por otra parte, no desglosa la cantidad que representa la media anata del total de la licencia pagada por el capitán Miluti. Según los cálculos aquí presentados, la licencia alcanzó los 23,370 pesos de a ocho reales de plata.

¹⁰³ AGI, *C*, año 1672, 1219, n.1, ff.10r-11r, Registro del navío: “Santo Tomás de Villanueva”, nombramiento que se remonta a septiembre de 1671.

las diligencias necesarias respecto al asiento planteado por la Casa de la Contratación, particularmente, el capitán le daba facultad para recibir las libranzas que serían necesarias para cobrar el préstamo en Buenos Aires, acordar las condiciones del transporte del armamento y, en general, lo designaba para continuar los trámites para ajustar la licencia y formalizar el contrato.¹⁰⁴ En este sentido, Miluti se encontraba en la bahía gaditana preparando las embarcaciones, mientras que Alviz, en Sevilla, continuó la comunicación institucional pertinente, salvando distancias para apresurar el alistamiento de los *registros*; elemento que volveremos a ver en el viaje a Guatemala.¹⁰⁵ De esta manera y como señalé a lo largo de los apartados anteriores, el maestre intervino continuamente en los preparativos del viaje y cargamento de los navíos, algo que era parte de sus funciones. Miluti también cedió una octava parte del navío a Alviz, por lo tanto, el maestre pasó a conformarse como copropietario de la embarcación, obligado así a alistarlo y, en ese sentido, probablemente asociado con el capitán raguseo para tal efecto.¹⁰⁶ Efectivamente, es Alviz quien en última instancia firma el asiento y en tal proceso tenía, por el poder otorgado, la facultad para aceptar que el capitán y sus bienes quedaran obligados al cumplimiento de éste, en otras palabras, “para mayor seguridad de este asiento”, el maestre acuerda que el navío y el patache sirvieran como hipoteca y garantía del cumplimiento de lo estipulado en la escritura acordada entre la Casa y el capitán. La “mayor seguridad” del viaje también se conseguía fijando penalizaciones aplicables en caso de cualquier incumplimiento.

Importa hacer una breve aclaración. Para que Martín de Alviz fuera admitido como maestre primero debió realizar una serie de trámites ante la Casa de la Contratación para acreditar que podía cumplir esta función. Especialmente, el maestre debía presentar cinco fiadores que integraran en las arcas de la

¹⁰⁴ AGI, BA, ROP, año 1671, 3, L. 8, ff.103v-111r, “Real Cédula al presidente y jueces oficiales de la casa de contratación, aprobación del asiento ajustado con Miluti”, 31 de diciembre, el poder se encuentra entre los folios: 106v-108v; el poder también aparece en: AGI, C, año 1672, 1219, n.1, ff.32r-34r, Registro del navío: “Santo Tomás de Villanueva”.

¹⁰⁵ En éste y en el caso de Guatemala, es esencial: BERTRAND, “A pesar de la distancia...”, pp. 203-222.

¹⁰⁶ En: AGI, C, año 1672, 1219, n.1, ff.15r-15v, Registro del navío: “Santo Tomás de Villanueva”, se encuentra la fe del escribano Sebastián López Albarrán, la cual acredita que Miluti otorgó una escritura en la que donó al maestre tal proporción de la nave “graciosamente y sin interés alguno”, esto en septiembre de 1671; no dispongo de documentación que corrobore una asociación entre estos individuos como compañía naviera.

Contratación los diez mil ducados que importaba la llamada fianza de maestraje, otra persona más, garante de la fianza de penas pecuniarias y dos abonadores.¹⁰⁷ En efecto, los maestros eran responsables de cualquier infracción de las ordenanzas acontecida durante el trayecto, de manera que la Casa les exigía presentar fiadores que respondieran por ellos en caso de incurrir en alguna pena. Pero para mayor seguridad el maestro también debía presentar dos testimonios de abonos, es decir, personas que a su vez dieran crédito de los fiadores, lo cual era en términos prácticos una segunda fianza. Para este efecto Alviz presentó, en septiembre de 1671, a Santiago de Curucelaegui, a Francisco de Retana, al capitán Juan de Langarica, a Juan Ignacio de Cuéllar y al alférez Juan de Herrera como sus fiadores de maestraje, cada uno contribuyó con dos mil ducados. El capitán Joseph de Albizuri participó como fiador de penas pecuniarias, mientras que los abonadores de todos los anteriores fueron Gabriel de Rada y Antonio de Lemos (en la documentación aparece como Lemus), quienes declararon conocer al resto de fiadores y saber que todos disponían de suficientes “bienes y hacienda” para respaldar a Martín de Alviz. Por último, y nuevamente para “mayor seguridad” de que su labor como maestro sería satisfactoria, Alviz ofrece el navío del que era dueño en parte: “para que esté obligado e hipotecado a la paga y seguridad de esta escritura”, esto es, el “Santo Tomás” como garantía de que lo estipulado en las fianzas entregadas ante la Casa de la Contratación se llevaría a cabo conforme a la letra.¹⁰⁸ Ya son dos hipotecas que recaen sobre el navío.

Este puñado de individuos revelan las conexiones que Alviz mantuvo con muchos mercaderes andaluces de gran importancia. Efectivamente, no todos los mencionados han pasado inadvertidos por la historiografía; particularmente, no he podido identificar más información sobre el alférez Herrera. Sobre los demás, Santiago de Curucelaegui, junto a sus hermanos Juan, Cristóbal y Gabriel, de origen vasco, fueron activos partícipes de la navegación y comercio con Indias. Además

¹⁰⁷ FERNÁNDEZ-LÓPEZ, “El proceso de admisión de maestros...”, pp. 43-66; en el artículo el autor expone la serie de compromisos adquiridos por el maestro, así como sus labores y las distintas penalizaciones que podían resultar de su proceder, o de las omisiones en las que incurriera, a lo largo el viaje.

¹⁰⁸ Los expedientes sobre el nombramiento de Alviz como maestro, la presentación de fiadores, los testimonios de abonos y las fianzas que cada uno entregó, se encuentran en: AGI, C, año 1672, 1219, n.1, ff.10r-11v y 16v-30r, Registro del navío: “Santo Tomás de Villanueva”.

de estar ampliamente vinculados con los comerciantes andaluces, los cuatro participaron en las reuniones sostenidas por el Consulado Sevillano, esto es, las Juntas Generales, entre 1666 y 1684. Por otra parte, Cristóbal y el fiador de Alviz también aparecen como compradores de oro y plata, llegando este último a figurar como veinticuatro (regidor) de Sevilla.¹⁰⁹ De manera similar, el capitán Retana también fue un regular en las Juntas, aunque años después, entre 1676 y 1696. En 1671 es el dueño de algunas arrobas de aceite y vino exportadas a Indias y más adelante, en 1685, vuelve a aparecer como fiador del maestre de la almiranta de la flota de Nueva España.¹¹⁰ Pero su papel como capitán de navíos de registro es el que quiero subrayar. Retana viajó en dos ocasiones a Buenos Aires como capitán de *registros* (en 1685 y 1693), lo que nos permite detallar que su papel dentro de este sistema de contacto ocurre años antes de su participación como beneficiario de una licencia semejante a la que estaba gestionando Miluti en aquel momento.¹¹¹ En cuanto a Juan Ignacio de Cuéllar, fue maestre de navío en un par de ocasiones, una en 1669 a cargo de un navío con dirección a Honduras y otra en 1672 como maestre del navío “Nuestra señora de la Concepción”, esto es, uno de los que se estaba preparando en aquel momento, en paralelo a los *registros* de Miluti, para viajar con la flota de Tierra Firme. Finalmente, Cuéllar figurará como un posible postor de las licencias de navegación a Buenos Aires en 1683, precisamente compitiendo con los ya referidos Francisco de Retana y el persistente Ignacio de Maleo.¹¹² De manera que este individuo también denota cierta cercanía con dicho

¹⁰⁹ GARMENDIA “Los hermanos Curucelaegui de Elgoibar...”, pp. 167-187; VILA VILAR “Una amplia nómina...”, p. 154, en la nómina, que ha sido de gran ayuda, aparecen estos hermanos en las entradas 372 a 375; asimismo, aparecen menciones en los dos artículos de: GARCÍA FUENTES, “Exportación y exportadores ...”, pp. 1-40 y GARCÍA FUENTES, “Cien familias sevillanas...”, pp. 1-54; el primero de estos autores los vincula con el gobernador de San Lúcar, Manuel Casadevante; con Diego de Iparraguirre; Pedro Colarte; con los Ibarburu y Galdona; con Lorenzo López de Eceiza y Sebastián de Arría, por nombrar aquellos cuyos nombres volverán a aparecer en esta exposición, como se verá más adelante.

¹¹⁰ VILA VILAR “Una amplia nómina...”, p. 175, en la entrada 1201; GARCÍA FUENTES, “Exportación y exportadores ...”, p. 35; GARCÍA FUENTES, “Cien familias sevillanas...”, p. 49, en los artículos de García Fuentes aparece como Francisco de Retana, quien menciona que exportó 216 arrobas de vino y 100 de aceite.

¹¹¹ En efecto, el capitán es mencionado en: MOUTOUKIAS, *Contrabando y control ...*, particularmente el apéndice del cap. III; y en: JUMAR, *Le commerce atlantique...*, pp.121-143.

¹¹² Me limité a referir las siguientes menciones del personaje: AGI, C, año 1669, 1215, n.1, Registro de ida de la urca 'Nuestra Señora de la Concepción y el Santo Rey D. Fernando', maestre Juan Ignacio de Cuéllar, que salió del río Guadalquivir, con la Flota de Manuel de Bañuelos y Sandoval, para Honduras; AGI, C, año 1672, 1219, n. 9, Registro de ida del navío 'Nuestra Señora de la Concepción y San Fernando', maestre Juan Ignacio de Cuéllar, que salió del río Guadalquivir, con la Flota de Diego de Ibarra, para Tierra

sistema de contacto. El capitán Langarica merece atención particular, pues reaparecerá en el viaje a Guatemala efectuado por Miluti años más tarde, lo cual viene al caso considerando que la participación de este fiador del maestro Alviz en la Carrera de Indias comenzó, desde este momento, a enlazarse con el espacio centroamericano, pues a lo largo de su trayectoria como mercader realizaría tres viajes a los litorales hondureños (que eran parte de la Capitanía de Guatemala), en 1675, 1680 y cuando viajó en compañía del capitán raguseo en 1687; a partir de entonces su residencia pasará a ser dicha provincia americana.¹¹³ Asimismo, puede trazarse un vínculo entre este capitán y el Consulado de Sevilla, no sólo por su participación en varias juntas entre 1664 y 1687, sino porque su familia era cercana al prior del Consulado que estuvo activo durante los años en los que viajó con Miluti, es decir, Lorenzo López de Ezeiza.¹¹⁴ Langarica, al cabo de los años, conseguirá el hábito de caballero de Alcántara.¹¹⁵ Por lo dicho, resulta significativo apuntar la proximidad que algunos fiadores tuvieron, en fechas cercanas, con los *registros* a Buenos Aires y, también, con el contacto efectuado con Guatemala, participando en la Carrera en más de una forma y con más de una región.

Esto en cuanto a los fiadores del maestro de los navíos de Miluti. Ahora bien, la información que he identificado sobre el fiador de penas pecuniarias, José de Albizuri, es escueta y se reduce a una mención en una libranza a su favor por haber prestado dos mil pesos a la Real Hacienda en 1671, en ella se le identifica como

Firme; sobre este viaje, en: AGI, C, 1220, n. 5, se encuentran los registros de mercancías de este último navío; Sobre su aproximación a las licencias a Buenos Aires: AGI, BA, ROP, año 1683, 3, L. 10, f.101v, “Carta acordada de la Cámara a don Juan Ximénez de Montalvo”, 27 de abril. Avisa que se espera noticia de las diligencias efectuadas en esa ciudad, Cádiz y Sanlúcar sobre los pregones de los memoriales dados por Francisco Retana, Ignacio de Maleo y Juan Ignacio de Cuéllar; esto mismo aparece en: AGI, Ch, Expedientes sobre concesiones de licencias para navegar, años 1667-1694, leg.127.

¹¹³ Esto de acuerdo con sus expedientes de información y licencia de pasajero, conservados en: AGI, C, año 1675, 5440, n.2, r. 94, 19 de junio; AGI, C, año 1681, 5444, n. 15, 25 de agosto; AGI, C, año 1687, 5449, n. 68, 26 de agosto; en la última década del siglo XVII aparece como alcalde mayor de los partidos de Atitán y Tepanaticán y teniente de capitán general de ellos, *vid.* FALLA, *Extractos de escrituras públicas...*, particularmente el volumen V, pp. 28, 122, 170 y 405.

¹¹⁴ VILA VILAR “Una amplia nómina...”, p. 162; GARCÍA FUENTES, “Exportación y exportadores...”, p. 33, donde se menciona que en 1668 exportó 200 arrobas de aceite a Indias; en cuanto al parentesco, nos referimos a la esposa del prior, María de Langarica, con quien tuvo un hijo, Lorenzo Pablo de Ezeiza y Langarica, II marqués de Villaverde de San Isidro.

¹¹⁵ AHN, OM-EX, año 1695, n°14350, “Expediente para la concesión del título de caballero de la orden de Alcántara a Juan de Langarica”; AHN, OM-CA, año 1695, Exp.778, “Pruebas para la concesión del Título de Caballero de la Orden de Alcántara de Juan de Langarica y García de Vicuña Sáenz de Eguilaz y González de Alaiza, natural de Alayza, hijo de Pedro Ruiz de Langarica”.

maestre de plata.¹¹⁶ Más significativas son las menciones de un posible familiar, Juan de Albizuri y Orbea, quien, por una concesión y asiento, consiguió navegar a Buenos Aires con un navío de aviso en 1698.¹¹⁷ Nuevamente, una posible conexión de estos fiadores con el espacio rioplatense. El primer abonador, Antonio de Lemos, es otro individuo cercano al Consulado, ya que participa en las juntas entre 1655-1682, siendo, de hecho, prior de éste entre 1679-1682.¹¹⁸ Capitán y consiliario, Lemos también cargó mercancías en los buques del arragocés, siendo Miluti quien carga en el “Santo Tomás” dos frangotes sencillos a nombre de este personaje, como veremos más adelante. Gabriel de Rada, el segundo abonador, como otros fiadores, participó activamente en las juntas del Consulado, entre 1653-1673. Fue alguacil mayor del Santo Oficio y uno de los mayores cosecheros y exportadores de vino del tercer cuarto del siglo XVII, alcanzando la cantidad de veintiocho mil quinientas noventa y una y un cuarto de arrobas enviadas a Indias entre 1651 y 1673 (además de quinientas ochenta y una y media arrobas de aceite); en esta última fecha embarcó mil setecientas cuarenta y cinco arrobas con dirección a Buenos Aires.¹¹⁹

En definitiva, la gama de individuos que respaldaron al maestre Alviz es una que demuestra ser cercana a la Carrera de Indias, incluyendo capitanes, maestros, mercaderes y cosecheros dedicados a los intercambios trasatlánticos, pero que también se arremolinan en torno a los navíos de registro al ser, algunos de ellos, partícipes del contacto con los espacios articulados bajo este sistema. En este contexto, es interesante que, además, estos fiadores sean personas próximas al Consulado, denotando que los partícipes de las juntas de dicha institución

¹¹⁶ AGI, *P*, año 1671, 239, L.19, f. 403r-406v, “Libranza a José de Albizuri”, 10 de octubre. Real Cédula a los oficiales reales de Panamá, para que paguen a José de Albizuri, maestre de la plata del galeón en que fuere embarcado el gobernador del tercio de la Armada de las Indias, dos mil pesos que ha prestado a la real hacienda, más sus intereses.

¹¹⁷ AGI, *Ch*, años 1700-1702, leg.286, “Expediente sobre concesión de asiento y registro a don Juan de Albizuri y Orbea para navegar a Buenos Aires”. Asimismo, está la mención de este capitán como “Albizuru” en: JUMAR, *Le commerce atlantique...*, pp. 125-131.

¹¹⁸ VILA VILAR “Una amplia nómina...”, p. 163, la entrada 726; asimismo, HEREDIA HERRERA, “Historia de un depósito documental...”, pp. 485-500; de la misma autora: HEREDIA HERRERA, “Los dirigentes oficiales del Consulado...”, pp. 217-236.

¹¹⁹ VILA VILAR “Una amplia nómina...”, p. 174, en la entrada 1184; GARCÍA FUENTES, “Exportación y exportadores ...”, pp. 9, 12 y 25; GARCÍA FUENTES, “Cien familias sevillanas...”, p. 49, aquí el autor refiere que en 1673 envió 3,100 arrobas de vino a la Nueva España y 1745 para Buenos Aires.

sostuvieron lazos con quienes estructuraron el comercio habilitado con estas embarcaciones sueltas, incluso si dicha institución no siempre favoreció la salida de los *registros* e incluso si el maestro en cuestión se había opuesto a que galeones y registros partieran al unísono. La participación de personas cercanas al Consulado como fiadores de maestraje o cargadores resulta peculiar o hasta contradictoria, pero ocurre en función de la propuesta de aquel año sobre las toneladas totales que tendría la flota de Tierra Firme, en ella estaban incluidas las licencias otorgadas por el rey. La propuesta del Consulado sobre el tonelaje, como vimos, consideraba al virreinato en su conjunto, subrayando que lo importante era que el abasto siguiera un mismo ritmo y no tanto que el destino de las mercaderías fuera uno o varios puertos. Cabe decir, finalmente, que los fiadores cercanos al Consulado respaldan al maestro antes de que emerjan las discrepancias sobre la salida, de manera que pudieron respaldar a Alviz o incluso cargar mercaderías en las bodegas de los navíos de Miluti con la seguridad de que *registros* y galeones zarparían juntos.

Además del maestro, era importante contar con personal capacitado para la correcta maniobra del barco. De hecho, una de las obligaciones del maestro (parte de las condiciones contempladas en la fianza de maestraje) era concertar un contrato (otro asiento) con dos pilotos que conocieran el trayecto hacia el puerto de destino, debidamente examinados por la Casa de la Contratación. Así, en el registro del navío aparece la escritura firmada en diciembre de 1671 entre Miluti y Juan de la Rosa, natural de Málaga, “piloto aprobado y práctico de las costas y puerto de Buenos Aires” (pues ya había viajado al Río de la Plata con el capitán Miguel de Vergara años atrás) que lo sería del patache y por lo cual recibiría un pago de ocho mil reales de plata, un estipendio para comida y un peso por cada día en tierra durante la estancia en el puerto americano. Por otra parte, estas mismas condiciones son acordadas con el capitán Francisco Jiménez de Urbina, natural de Ayamonte, quien sería el piloto del navío principal, para lo cual, no obstante, se le pagarían doce mil seiscientos reales, con dos condiciones más. Primeramente, tendría derecho a embarcar: “graciosamente dos frangotes de ruanes del tamaño de mil doscientas y cincuenta varas” cada uno, además, se le otorga el sueldo de una plaza de paje (a ocupar por alguien elegido por el piloto) y, por último, la

condición de pagar la mitad del dinero acordado en caso de muerte durante el viaje de ida o todo el sueldo si el piloto llegara a fallecer en el de vuelta.¹²⁰ En este mismo sentido, para que Miluti pudiera cumplir adecuadamente con las condiciones del asiento firmado con la Contratación, considera necesario solicitar a la reina gobernadora una Cédula con una orden dirigida a las autoridades del puerto rioplatense. Específicamente, el capitán pedía que las justicias de aquellas partes lo auxiliaran a impedir que los marineros, grumetes y demás gente de mar que llevaba en sus navíos huyeran a las Indias. En ese sentido, las autoridades no debían obstaculizar las “diligencias” que el capitán “pudiere hacer en orden a que no se queden allá”. Tal solicitud responde a la frecuencia con que las personas de esta profesión: “se suelen embarcar con designio de quedarse en aquellas partes”, esto en perjuicio de la empresa del capitán, pues su indisponibilidad comprometía la maniobrabilidad del navío, perjudicando su retorno a tiempo y a salvo.¹²¹ En este caso el patache requeriría veinticuatro marineros y dieciséis grumetes, mientras que al “Santo Tomás” correspondieron treinta y seis marineros, treinta grumetes y cuatro pajes.¹²² La necesidad de personal capacitado para el manejo de los barcos era un aspecto fundamental para el desarrollo adecuado de cualquier empresa de estas características, uno que, como veremos, continuó causando problemas a Miluti y que debió enfrentar repetidas veces.

Sobre el resto de los tripulantes con oficios a tener presentes, importa mencionar el puesto de escribano de la embarcación principal. Esta persona estaría encargada de otorgar seguridad jurídica a todo hecho que necesitase de una fe

¹²⁰ Los asientos con los pilotos se encuentran en: AGI, C, año 1672, 1219, n.1, ff.103r-108v, Registro del navío: “Santo Tomás de Villanueva”. Una parte del monto total se pagaba antes de iniciar el viaje y el resto al regreso; el piloto menciona sus viajes previos en: AGI, C, año 1672, 5781, n ° 185, “Aprobación de piloto: Juan de la Rosa”, 20 de febrero. Autos de la Casa de la Contratación para la aprobación de Juan de la Rosa como piloto principal del navío “San Antonio de Padua”, que iba de patache a Buenos Aires con el navío “Santo Tomás de Villanueva”; sobre el otro piloto sólo he podido identificar su examen de aprobación: AGI, C, año 1665, 56B, n ° 59, “Examen de piloto: Francisco Jiménez de Urbina”, 12 de septiembre a 18 de noviembre; Autos de la Casa de la Contratación ante Francisco de Ruesta, piloto mayor.

¹²¹ AGI, BA, ROP, año 1672, 3, L. 8, ff.118r-118v, “Real Cédula a los gobernadores de las provincias del Río de la Plata y Tucumán y justicias de esas provincias”, 24 de enero. Manda que den a Juan Tomás Miluti la ayuda que hubiere menester para que no se quede en esas provincias ninguno de los marineros, grumetes y gente de mar que lleva en los navíos.

¹²² AGI, C, año 1672, 1219, n.1, ff.109r-112v, Registro del navío: “Santo Tomás de Villanueva”. Estos folios contienen las primeras visitas de salida.

pública, esto es, una garantía de la legalidad del acto en cuestión.¹²³ En este caso el escribano fue Domingo Antonio Sotelo de Figueroa, quien presentó en la Casa el título y nombramiento que le fue otorgado por el prior y cónsules del Consulado de Sevilla para ocupar tal posición en el “Santo Tomás”. A su vez, Figueroa debía presentar un fiador por doscientos mil maravedíes de plata, acudiendo para este propósito al propio maestro, Martín de Alviz, quien respaldó el nombramiento e hizo el depósito correspondiente.¹²⁴ Años más tarde, el vínculo entre Figueroa y Miluti se estrecharía, ya que el escribano pasó a ser maestro y copropietario de uno de los navíos del capitán raguseo, esto es, durante el viaje a Guatemala.

Otro elemento (y último) necesario para dar paso a la carga de los buques era la entrega de las certificaciones ordinarias, las cuales servían, en pocas palabras, como medios para corroborar que ni el navío ni el maestro tuvieran deudas a saldar o impuestos por pagar por viajes previos, efectivamente, su falta comprometía la admisión de ambos dentro de la Carrera; un candado que servía para demostrar si cumplían o no con los controles que regulaban y fiscalizaban los intercambios. En concreto, las certificaciones fueron emitidas por la Contaduría de la Casa de la Contratación, el fiscal del rey, la Contaduría y Receptoría de la Avería, la Receptoría del dos y medio por ciento del Consulado y la Universidad de Mareantes, esto desde septiembre de 1671.¹²⁵ De manera que tanto el maestro Alviz, como el barco propuesto, cumplían todos los requisitos para dar inicio al embarque de los frutos y mercaderías dirigidos al Río de la Plata.

En cuanto al cargamento de las bodegas de ambos navíos, quien aparece con mayor frecuencia en los registros de mercancías presentados ante la Casa de la Contratación no es otro que el propio capitán Miluti. El raguseo es mencionado en veintisiete de los treinta y cinco registros identificados.¹²⁶ Estos documentos son los

¹²³ CABALLERO JUÁREZ, *El régimen jurídico de las armadas...*, p. 196-199.

¹²⁴ AGI, C, año 1672, 1219, n.1, ff.113r-113v, Registro del navío: “Santo Tomás de Villanueva”. Estos folios contienen el nombramiento del escribano.

¹²⁵ Sobre las certificaciones, *vid.* FERNÁNDEZ-LÓPEZ, “El proceso de admisión de maestros...”, p. 58-60; el conjunto de certificaciones se incluye dentro de los expedientes del registro del navío: AGI, C, año 1672, 1219, n.1, ff.30v-31r, Registro del navío: “Santo Tomás de Villanueva”.

¹²⁶ Los registros se encuentran en: AGI, C, año 1672, 1219, n.1, ff.114r-150v, Registro del navío: “Santo Tomás de Villanueva”; sobre estos documentos y sus características: FERNÁNDEZ-LÓPEZ, *La Casa de la Contratación de Indias...*, pp. 177-183.

expedientes a través de los cuales el maestro o el dueño del navío manifestaban todo lo que embarcaban con dirección a las Indias. En los anexos queda descompuesta la información correspondiente a los datos que ofrecen estos documentos; tanto del presente viaje (anexos 2 y 3, al igual que el grafo 2) como del posterior a Guatemala (anexos 7 y 8, al igual que el grafo 3, los cuales retomaré más adelante). Los anexos desglosan las distintas formas en que el capitán —y otras personas— participaron en el cargamento de los navíos, ya que los registros de mercancías indicaban, entre otras cosas, quién carga las mercancías, si lo hace a su nombre y por su cuenta, o si dispone de factores (intermediarios) para hacerlo. También aparecen los destinatarios de los paquetes, fardos, cajones, barriles y demás embalajes, que bien podían ser las mismas personas que los habían registrado o podían estar consignados a terceros. En este sentido, en cada registro quedaba determinaba una serie de posibles consignatarios, esto en caso de que el primero de los señalados para cumplir tal función se ausentase (por muerte u otro motivo), creando una cadena de personas en quienes podrían recaer los bienes, práctica que se realizaba con el fin de sostener y dar continuidad a las transacciones. Así, los cuadros de los anexos titulados “modalidades de participación”, están organizados en función del papel ejercido por el cargador que los encabeza, específicamente señalan si el cargador es primer, segundo, tercero o hasta cuarto consignatario, o, dado el caso, señalan si no es consignatario y cumple otra función, más específica (sólo como factor o sólo como cargador). En el anexo 3 reacomodo en un cuadro la información expuesta en el anexo 2 (correspondiente a los registros de mercancías del viaje de 1672), y los párrafos que siguen servirán para exponer el contenido y sentido de dicho cuadro.

Como dije, el cargador con mayor presencia en los registros de mercancías de 1672 es el propio Miluti. En veintidós casos es la persona asignada a recibir el cargamento registrado, de los cuales, diecisiete están a su nombre mientras que cinco pertenecen a terceros. Sobre los primeros, sólo uno lo hace en compañía de otro individuo, el capitán, naviero, cosechero y asistente en las juntas del consulado, Pedro de Azpilcueta (de origen vasco), uno de los mayores exportadores sevillanos

de tejidos, hierro y manufacturas.¹²⁷ En efecto, los dieciséis registros restantes los hace por su cuenta, en ellos, la cadena de consignatarios sigue una secuencia que comienza con él mismo. De esta manera, en la parte superior del cuadro se encuentran las operaciones que, dado el caso, sólo requerirían del capitán para consumarse pues, si no se ausenta, la transacción inicia y termina con él. En caso de no presentarse para recibir las mercancías, entonces éstas recaerían en uno de los consignatarios definidos en el registro. El primero de estos —digamos— eslabones, es el capitán del patache “San Antonio”, el ya referido Carlos Gallo Serna; con lo que resulta patente que su interés y participación en la ruta rioplatense son previos a su papel como beneficiario de licencias de navegación.¹²⁸ El siguiente consignatario en la cadena que intervendría sólo en caso de ausentarse tanto Miluti como Gallo Serna, es uno de los mercaderes que viajaron a bordo de los navíos, el capitán Pedro García de la Yedra.¹²⁹ Esta secuencia (Miluti-Gallo-Yedra) se repite en catorce ocasiones, en las tres restantes (incluido el registro de Azpilcueta) quien interviene es el maestre Martín de Alviz, ya sea desplazando a Gallo como segundo consignatario o reemplazando a Yedra como tercero. De cualquier modo, como dije, sólo en caso de ausencia la intervención de Gallo, Yedra o Alviz sería necesaria, con ello aumentaba el número de involucrados, pero se conseguía dar continuidad a la operación.

Retomando los cinco registros restantes en donde Miluti es el primer consignatario, en dos de ellos participa como factor, es decir, como intermediario de

¹²⁷ VILA VILAR “Una amplia nómina...”, p. 148, en la entrada 156 de la nómina de mercaderes, en la página 143 aparece como “Azpilcueta” y referido como uno de los 19 individuos que acuden a las juntas durante 20 años o más; GARCÍA FUENTES, “Cien familias sevillanas...”, p. 37; GARCÍA FUENTES, “Exportación y exportadores...”, pp. 16 y 26, el autor menciona que entre 1665 y 1680, este personaje exportó 1,722 arrobas de vino y 2,440 de aceite.

¹²⁸ Capitán ampliamente estudiado en: JUMAR, *Le commerce atlantique...*, pp. 120 y ss.; asimismo MOUTOUKIAS, *Contrabando y control...*, particularmente el apéndice del cap. III, al ceñirse al siglo XVII, sólo menciona el primer viaje que hizo este capitán al Río de la Plata.

¹²⁹ VILA VILAR “Una amplia nómina...”, p. 158, aparece en la entrada 548 de la nómina, participó en las juntas del Consulado en 1685; AGI, C, año 1672, 5438, N. 111, 28 de enero. Expediente de información y licencia de pasajero a Indias de Pedro García de la Yedra, mercader, natural de Visjueces, hijo de Juan de la Yedra y de María García de Pereda, a Tierra Firme. Si bien el alcance y contenido enunciado en el portal PARES dice que este mercader viajó a Tierra Firme, en el expediente el pasajero anota que no es de los prohibidos a pasar a las Indias, particularmente a la: “provincia de Buenos Aires”, f.1r; asimismo, aparece una certificación que da constancia de que el capitán registró “piezas de ropa” cuyo valor importó “más de 200mil maravedíes”.

dos personas, cada uno con un registro, a saber, Antonio Campuzano¹³⁰ y Antonio de Lemos (el fiador del maestro), por lo que el capitán realiza el registro y es quien está designado para recibir los contenidos de los paquetes embarcados. En esta modalidad, Miluti deja de ser el principal interesado en las mercancías, lo cual indica que ambos individuos delegaron buena parte del proceso en manos de Miluti, confiando en su juicio y habilidad. La cadena de consignatarios utilizada en estos casos no es la misma que utiliza el arragocés cuando registra mercancías a su nombre. En el caso de Campuzano la cadena se compone, primero del capitán Miluti, pero luego de una dupla entre el alférez Antonio del Castillo,¹³¹ otro mercader a bordo de los *registros*, y Juan de la Rosa, el piloto del patache. En caso de ausentarse este par de consignatarios, entonces la cadena continuaría con otra dupla, el capitán Gallo Serna y el piloto principal, Francisco Jiménez de Urbina. En el registro de Lemos, en cambio, el segundo consignatario es el escribano Sotelo de Figueroa, mientras que el tercero es el maestro Alviz. Lo anterior indica que, en función del cargador, la cadena podía modificarse y, también, que las personas asignadas para cumplir el papel de consignatarios eran aquellas que estaban viajando al puerto de destino, ya fueran los capitanes, maestro, escribano o los pilotos de las naves, esto es, agentes que sí tenían la oportunidad de dar continuidad a las transacciones en Buenos Aires. Continuando con el cuadro y bajando en las filas que lo componen, podemos apuntar que el protagonismo de Miluti comienza a disminuir. El capitán, aunque sigue siendo el primer consignatario de los tres casos restantes (de los cinco antes mencionados), en ellos ya no participa en la carga y sólo está designado para recibir los paquetes en el puerto

¹³⁰ VILA VILAR “Una amplia nómina...”, p. 150, en la entrada 238 aparece Antonio Campuzano Riva de Herrera, caballero de Santiago, participó en las juntas del consulado sevillano en 1677.

¹³¹ Podría tratarse de Antonio del Castillo Camargo, una posibilidad que resulta lejana, ya que en los registros (en: AGI, C, año 1672, 1219, n.1, Registro del navío: “Santo Tomás de Villanueva”) no aparece el segundo apellido y allí y en el expediente de pasajero, se refieren a esta persona como alférez; AGI, C, año 1672 5438, n.º 115, Expediente de información y licencia de pasajero a Indias de Antonio del Castillo, alférez, mercader, natural y vecino de San Sebastián, hijo de Andrés del Castillo y de Paula de Solís, a Tierra Firme; sobre Camargo, *vid.* VILA VILAR “Una amplia nómina...”, p. 151, en la entrada 271 aparece Antonio del Castillo Camargo, participe de las juntas del Consulado por más de 20 años, entre 1627-1664, Caballero de Santiago, consiliario, cónsul, administrador de la avería, familiar del Santo Oficio y agente del Conde Duque de Olivares, de acuerdo con: GARCÍA FUENTES, “Cien familias sevillanas...”, p. 38 y 45; en el expediente de pasajero se encuentra una certificación que daba constancia de que el alférez había registrado en el navío de Miluti “diferentes piezas de ropa”, por un valor de 293,760 maravedíes.

americano, siendo entonces los cargadores Cristóbal del Puerto (en 2 registros) y el capitán Pedro Fernández Doblado (en uno). En todos los registros reaparece el capitán Carlos Gallo Serna, pero, mientras que en los de Cristóbal surge el maestre Alviz, en los de Pedro interviene un personaje que no he podido identificar.¹³²

Ahora bien, en las filas siguientes se sigue acentuando la distancia entre Miluti y quienes efectúan los registros, pasando a participar Juan Tomás sólo como segundo, tercero o hasta cuarto consignatario, ello al ser desplazado por otros eslabones que eran más cercanos a quienes hacían el registro en cuestión. Para ejemplificar lo que quiero decir, cuando Antonio del Castillo quien, como mencioné, viajó a bordo de los *registros*, embarca un conjunto de frangotes en el navío principal, el primer consignatario no es otro que él mismo. Por lo tanto, a semejanza de lo que ocurre cuando Miluti es quien recibe y carga, la operación podría transcurrir sin la participación de un tercero y sólo en caso de ausentarse el primer consignatario se requeriría del arragocés. Esto también ocurre cuando el cargador es otro de los comerciantes/pasajeros ya referido, Pedro García de la Yedra, si bien en este caso Miluti pasa a ser el tercer consignatario (en ambos casos el otro posible eslabón es Carlos Gallo Serna). El patrón se repite una vez más en el registro de mercancías efectuado por el otro mercader que viaja como pasajero, José González de Apodaca (maestre de uno de los navíos de Ignacio de Maleo con los que hizo su último viaje a Buenos Aires),¹³³ allí Miluti ocupa el cuarto lugar en la cadena y, como en los casos previos, el primer destinatario es quien efectuó el registro, seguido del capitán Gallo y luego el comerciante García de la Yedra. En este sentido, estos casos son de mercaderes que podían dar continuidad a sus intercambios por sí mismos, de allí que sean tanto cargadores como consignatarios, pero también

¹³² Probablemente se trate de un tal “Tomás Salvis”; sobre Cristóbal no he podido identificar más información, en cuanto al capitán Fernández Doblado, AGI, I, año 1654, 115, nº100, Méritos: Pedro Fernández Doblado, 14 de septiembre, quien había sido recomendado por Juan de Eraso, embajador en Génova, *vid.* AGS, *EST*, año 1645, Leg.3600, 27, “Carta de Juan de Eraso, embajador de Génova a Felipe IV”, 21 de enero; AGS, *EST*, año 1645, Leg.3600, 11, “Consulta del Consejo de Estado”, 9 de marzo.

¹³³ AGI, C, año 1672, 5438, nº130, Expediente de información y licencia de pasajero a Indias de José González de Apodaca, mercader, natural de Vitoria y vecino de Sevilla, hijo de José González de Apodaca y de María de Azpeitia, a Buenos Aires; sobre su papel como maestre, *vid.* AGI, C, años 1662-1663, 1208, nº1, R. 1, Registro de navíos, Varios, Autos sobre el asiento de dos navíos y un patache de socorro a Chile, ajustando con su dueño el capitán Ignacio de Mateo y Aguirre, y con sus maestros, llevando gobernador de dicha provincia Francisco de Meneses; AGI, *Contratación*, años 1661-1663, 1208, nº1, r.3, Registro de ida del navío de registro “San Pedro”. El destino de los navíos era Buenos Aires.

existía la posibilidad de que quien hacía el registro de mercancías tuviera un corresponsal asentado en el puerto de destino. Este es el caso de Francisco Fernández de Córdoba, un mercader que pocos años antes había registrado mercancías para Tierra Firme, pero que ahora prefirió la vía rioplatense. Este individuo coloca a Miluti en el tercer puesto de la cadena, dando predilección a su hermano Pedro y a otro familiar; su hermano, que había viajado como criado del fiscal de la Audiencia del puerto, Diego Ibáñez de Faria, (recordemos, uno de los informantes de la reina) se encontraba en el puerto desde 1669.¹³⁴ Mientras que en el contacto con Tierra Firme Francisco debió cruzar el Atlántico, en esta ocasión salva la distancia oceánica con la participación de su familiar, un agente de confianza.

El último caso en el que Miluti participa es uno donde el capitán registra mercancías a su nombre, pero el consignatario es Diego Ruso, piloto acompañado en el “Santo Thomas”.¹³⁵ Si bien Ruso viaja en el navío y puede recibir las mercancías, acude a Miluti para efectuar el registro.¹³⁶ De tal forma que el piloto es el primer consignatario, pero le siguen en la cadena el comerciante García de la Yedra y luego el capitán Gallo Serna, eslabones que resultan cercanos a Miluti. Probablemente el piloto se encontraba de camino al puerto y requirió que Miluti adelantara la carga, pues más adelante hace un registro por su cuenta, allí la cadena cambia, aunque conformada por personajes ya referidos, y se compone de eslabones que Miluti apenas y utiliza: (Ruso-Castillo-Urbina). Así, la presencia o ausencia de un factor incide en la secuencia de los consignatarios. Esta situación nos permite dar paso a los ocho registros restantes del total de los treinta y cinco identificados, aquellos donde Miluti no interviene. Un registro más donde el cargador

¹³⁴ Ambos hermanos viajaron a Indias en 1669, *vid.* AGI, C, año 1669, 5436, n°95, Expediente de información y licencia de pasajero a indias de Francisco Fernández de Córdoba, mercader, 25 de mayo; AGI C, año 1669, 5436, n°105, Expediente de información y licencia de pasajero a Indias del licenciado Diego Ibáñez de Faria, fiscal de la Audiencia de Buenos Aires, con los siguientes criados [...] Pedro Fernández de Córdoba, natural de Sevilla, 31 de mayo.

¹³⁵ Siguiendo a PULIDO BUENO, *El piloto mayor...*, p. 191, existían dos clases de pilotos acompañados: “unos eran *examinados*, pero por ir con otro más antiguo, recibían esta denominación; otros, los propiamente *acompañados*, eran los que se sometían a una prueba lo más superficialmente posible para un viaje, verificada ante varias personas y en ocasiones ante un solo piloto examinado.”

¹³⁶ AGI, C, año 1672, 5781, n°175, Autos de la Casa de la Contratación para la aprobación de Diego Ruso como piloto acompañado del navío “Santo Tomás” con destino a Buenos Aires, 15 al 16 de febrero.

es Antonio Campuzano demuestra que, cuando no participa Miluti, este individuo recurre a las mismas personas, sólo que las duplas utilizadas anteriormente ahora aparecen por separado: (Rosa-Castillo-Gallo-Urbina).

Por otra parte, también participa uno de los capitanes de registros previos a los de Miluti, Miguel de Vergara, quien volvería a viajar al Río de la Plata bajo este sistema de contacto en 1676. Vergara establece como su consignatario al capitán del patache con el que viajó a Buenos Aires en 1669, Miguel de Gambart (cabe decir que el maestre de uno de los navíos del capitán Vergara fue un familiar de Miguel, Pedro Gambart), en caso de ausencia, el segundo eslabón es el rector del Colegio de la Compañía de Jesús.¹³⁷ Este hecho remarca la regularidad con la que capitanes, pilotos y maestros de *registros* previos participaron tanto en las fianzas, como en los negocios y la tripulación de los registros que gestionaban otros beneficiarios de licencias. Lo cual indica que estas personas interactuaron a lo largo de los años y que, por lo tanto, existía cierta cercanía entre los sujetos que articularon y aprovecharon el sistema de contacto centrado en los navíos sueltos. Asimismo, en algunos casos, estos lazos continuaron pese al cambio de escenario, es decir que se sostuvieron en el posterior viaje al espacio centroamericano, en el *registro* dirigido a Guatemala. En este sentido, otro caso que redonda en la presencia de la gente de mar en los registros de mercancías es el de Jácome de Armida, el piloto acompañado del patache, siendo él el primer consignatario, seguido por el piloto Juan de la Rosa y el maestre Alviz como último recurso.¹³⁸ Los últimos registros identificados son regalos y cartas. Un registro lo hace Diego de Castilla, que manda un cajón de pintura y uno de regalos a Fernando de Estudillo. Manuel Terria de Mena, contador de las armadas y flotas de Indias, envía regalos consignados al piloto Urbina y, en segundo lugar, a Antonio del Castillo. Finalmente,

¹³⁷ Sobre Miguel Gambart: FRÍAS, “Presencia Navarra...”, pp. 63-107; en cambio, sobre Pedro: AGI, C, año 1669, 1215, n°2, Registro de ida del navío “San Hermenegildo” de trescientas seis toneladas, maestre Pedro Gambart.

¹³⁸ AGI, C, año 1672, 1219, n°1, Registro del navío: “Santo Tomás de Villanueva”. El piloto aparece en las listas de gente de mar de la última visita del patache, f.163v; el examen de piloto es bastante posterior y se encuentra en: AGI, C, años 1679-1683, 57A, n°47, Autos en la Casa de la Contratación ante Juan Cruzado de la Cruz y Mesa, piloto mayor, para el examen de piloto [...] [de] Jácome de Armida, 1 de diciembre 1679 a 7 de julio 1683.

el maestro Alviz aparece en dos registros, ambos contenían cartas y pliegos dirigidos a las autoridades rioplatenses, sobre los cuales ahondaré más adelante.

Todos estos ejemplos permiten aproximarnos a los métodos aplicados por los mercaderes del momento para enfrentar el dilema del “agente principal”.¹³⁹ En otras palabras, como hemos podido ver, los comerciantes confiaban en agentes para que actuaran en su nombre. Sin embargo, esto suponía un problema centrado en la confianza interpersonal. El dilema se acentúa con la separación que se impondría entre el agente y su corresponsal (en este caso a partir del viaje trasatlántico), ya que tal distancia alimentaba una incertidumbre, a saber, la posibilidad de que el encargado de efectuar los negocios y operaciones encomendadas aprovechara la lejanía y el acceso a información privilegiada (*in situ* y de primera mano) para actuar en beneficio propio y no en el de la persona que representaba, lo cual ocasionaba conflictos de interés y mala fe entre las partes. Así, una de las tantas posibles complicaciones que podían perjudicar los intercambios trasatlánticos era que los intermediarios en las operaciones de intercambio actuaran en contra de las expectativas del principal interesado en ellas, esto es, el denominado agente-principal. El dilema, en otras palabras, nace de la necesidad que un agente tiene de otro para que actúe en su nombre, pero con la incertidumbre de que éste podría actuar en su perjuicio. Entonces ¿en quiénes confiar? o bien, ¿quién se comportaría siempre de acuerdo con los intereses y expectativas del agente principal? En todo caso ¿cómo anticiparse a estas posibles complicaciones y qué soluciones eran viables?

Una forma de sortear este dilema era evadirlo directamente, es decir, recurrir al menor número de agentes posibles para efectuar las operaciones. Hasta cierto punto, tal estrategia la siguieron Miluti y el resto de los mercaderes que viajaron como pasajeros en sus navíos, ya que los registros de mercancías que hicieron a sus nombres podían consumarse sin la intervención de alguien más. No obstante, esto no significaba una completa ausencia de otros involucrados, el resto de los consignatarios intervienen según las circunstancias, así, el problema del agente

¹³⁹ Sobre este problema y su importancia para el comercio trasatlántico, me remito al análisis presentado por: LAMIKIZ, “Social capital, networks and trust...”, pp. 39-61.

principal sólo se presentaría en los casos donde es otra situación la que altera el discurso regular de la transacción. Ahora bien, no todos los mercaderes podían realizar el viaje trasatlántico, por lo que hubo individuos que admitieron la intervención de un tercero en el puerto de destino, delegando la parte del proceso que ocurría en América. Lo anterior permite dilucidar que las personas que no efectuaban el viaje acudían a los agentes en movimiento, o bien, se apoyaban en personas con las que sostenían algún otro tipo de vínculo (familiar o profesional) y que eran residentes en el puerto. Estos casos son menos recurrentes, pero no tanto como aquellos donde el agente principal delegó la totalidad de la operación en un tercero. Tal práctica indicaría un alto grado de dependencia, pero también de confianza, pues el negocio prescindía de la intervención del principal. Así, cuando Miluti participa como factor y consignatario, sobresale el registro que hizo en nombre de Antonio de Lemos, futuro prior del Consulado, quien confió la totalidad del proceso en las manos del arragocés pues, probablemente, el volumen y destinos de las transacciones que realizaba le impedían acompañarlas a todas. A partir de la muestra compuesta por estos registros de mercancías, sabemos que era recurrente intentar reducir al mínimo el número de partícipes, pero sólo si esto no comprometía el desarrollo de los intercambios. La participación del resto de consignatarios debe entenderse como un plan de contingencia, por lo tanto, esos lazos son probables y, según el caso, no siempre requirieron ser utilizados.

Otro aspecto que importa resaltar es el de la reciprocidad entre los tripulantes y los comerciantes abordo. En especial sobresalen el capitán Gallo Serna y el mercader García de la Yedra por aparecer como posibles consignatarios en muchos de los registros, incluso en aquellos donde Miluti no es cargador o el primer consignatario. Los capitanes, mercaderes o tripulantes con registros a su nombre, ocupan eslabones en las cadenas utilizadas por individuos con cargos y funciones análogas. Esta circunstancia indica que este grupo de personas conformaron una red, tanto por las densas conexiones formalizadas entre ellos, como por el uso dado a dichos lazos, dispuestos para contener (o bien, atrapar) las mercancías. En otras palabras, una red contra la incertidumbre de que un negocio quedara trunco al disponer de múltiples personas para su cumplimiento, si uno de los lazos se rompe,

el resto impide que los bienes queden a la deriva; bajo el entendido de que conforme aumentaba el número de mediadores también aumentaba el riesgo de que uno de esos agentes decidiera actuar en beneficio personal.

Así, la principal dificultad era asegurar que los intercambios ocurrieran sin mayores complicaciones, esto era fundamental, pues mitigar los efectos de todo posible altibajo redundaba en una mayor confianza y en una mayor disposición para participar en la empresa. Efectivamente, los comerciantes se enfrentaban a una serie de incertidumbres y riesgos, mismos que buscaron aminorar siguiendo distintas estrategias. Entre los principales factores de riesgo para una empresa de intercambio como la aquí analizada, se encontraban el clima, la guerra, las dificultades de la navegación misma, así como las largas distancias que planteaban complicaciones logísticas en la forma de retrasos, falta de coordinación entre los involucrados y el entorpecimiento de los flujos de información. Para ello muchos mercaderes contrataron seguros y viajaron respaldados por pólizas que cubrirían sus pérdidas (o una parte de ellas) en caso de algún siniestro; aunque estas prácticas daban pie a otros posibles perjuicios, pues no eran a prueba de fraudes.¹⁴⁰ Pero, si bien estos riesgos anticipaban la ruina de la empresa y podían atenuarse al contratar un seguro, existían otros, como mercados saturados, la dificultad para cobrar deudas atrasadas o, como vimos, el inadecuado comportamiento de los intermediarios, que eran igual de preocupantes y que requerían otro tipo de instrumentos para amortiguar sus efectos nocivos, como lo eran marcos legales y sistemas judiciales efectivos o la adquisición de información cualitativa sobre los mercados y los posibles intermediarios.

Efectivamente, una forma de remediar estos contratiempos era gracias a la valoración de la información disponible, ya fuera sobre las condiciones de la oferta y demanda de la región con la que se querían establecer los intercambios, o bien, sobre las personas y la experiencia que los respaldaba como factores, mercaderes, deudores o capitanes y tripulantes diestros. Sin embargo (profundizando el dilema

¹⁴⁰ CARRASCO GONZÁLEZ, *Los instrumentos del comercio colonial...*, pp. 168-176, particularmente si no existía un registro oficial de pólizas, de manera que los mercaderes podían contratar múltiples seguros, así el monto de las indemnizaciones terminaba por superar el valor de los bienes asegurados, haciendo redituable la pérdida absoluta, adrede, del navío y sus contenidos.

del agente-principal), esta labor dependía, primera y precisamente en los casos en los que la distancia imposibilitaba conocer a los agentes o la situación del mercado, de la participación de un agente que proporcionara esos valiosos datos, pertinentes y confiables. Todo lo cual daba un valor sustancial a los corresponsales asentados en los espacios con los que se interactuaba, un factor al que, como recuperé párrafos arriba, Francisco de Seyxas atribuyó gran importancia para explicar la “tanta inteligencia” con la que los extranjeros se habían introducido en las Indias, pues muchos intermediarios habían permanecido en las provincias americanas desde años atrás, haciéndose a la larga: “prácticos de los puertos y de sus navegaciones”. Sobre la información que validaba a un individuo, no queda sino recuperar la hoja de servicios del capitán Miluti como un ejemplo apropiado. El cúmulo de actividades realizadas por este raguseo respaldaban su habilidad, pero también lo hacían las certificaciones presentadas por quienes habían sido testigos de su quehacer y que reconocían su trayectoria al servicio del monarca español. Sin embargo, la existencia de información validada seguía sin ser una estrategia infalible o ajena a las circunstancias, pues no impidió la participación de alguien que, aunque había participado ilegalmente en el contacto con Indias, seguía siendo la mejor opción disponible para concretar el envío de los navíos de registro a América.

En este sentido, importa recuperar otros instrumentos propios de la acción institucional, ya referidos, que empalman con las prácticas orientadas a recabar información sobre los posibles involucrados en la Carrera, tales como las fianzas solicitadas a los maestros y las certificaciones ordinarias, los exámenes aplicados a los pilotos o la exclusión de ciertos capitanes en favor de otros en consideración de sus méritos, servicios y antecedentes. Por ello, las instituciones jugaban un papel central, pues hemos visto que los marcos legales vigentes en la Carrera de Indias y las instituciones dedicadas a supervisar su observancia, así como a investigar y sancionar prácticas contrarias a las ordenanzas que los conformaban (como la Casa de la Contratación o el Consejo de Indias), fueron todos medios cuyo ánimo era regular las interacciones, garantizar la validez de los contratos y su cumplimiento, al tiempo que procuraban que los involucrados fueran, usando un término ya referido, *hombres seguros*, esto es, tanto con las habilidades necesarias para

cumplir su función, como con referencias bastantes para sustentar la confianza que podía depositarse en ellos considerando su desempeño previo.

De hecho, uno de estos problemas, aquel referente al exceso de oferta y la subsecuente saturación del mercado, lo he referido a partir de la intervención de una institución, el Consulado de Sevilla y el manejo de la información que tenía a su disposición. Como vimos, el Consulado quiso detener la salida anticipada de los *registros*, ya que la sola *información* sobre el viaje resultaría dañina a sus intereses; efectivamente, la llegada de Miluti a Buenos Aires provocaría condiciones subóptimas para una de las partes involucradas en las transacciones que se efectuarían después de la llegada de los galeones. Esto quiere decir que la institución no sólo fue efectiva al informar a los interesados en los galeones sobre el escenario que se avecinaba y encaminar sus quejas para que esto no ocurriese —esto es, un canal de comunicación efectivo para sus miembros— sino que, asimismo, actuó con el expreso objetivo de impedir que los comerciantes del Perú dispusieran anticipadamente de un dato crucial. Al impedir la partida del navío de aviso fomentaban la participación en una feria que, de lo contrario (sin una asimetría en la información), no proporcionaría las mismas ganancias y, en consecuencia, no generaría la confianza necesaria para avivar la colaboración de los comerciantes. Lo anterior permite retomar la relación “siniestra” del Consulado, pues éste proporcionó datos inexactos con tal de evitar que la asimetría de la información dejara de jugar a su favor, así, las instituciones no generaban, necesariamente, una confianza generalizada. En cambio, es la falta de información, al menos en este caso concreto, la que generaría una confianza favorable para este grupo.

Otra de las estrategias recurrentes para erradicar las incertidumbres mencionadas era la designación de apoderados (por parte del agente-principal) que acompañarían al intermediario en el viaje, esto es, personas escogidas para supervisar el comportamiento de otro y, en caso de que éste no respetara lo pactado, el apoderado debía reemplazarlo para liquidar el negocio.¹⁴¹ No obstante, este proceder podía reincidir en el problema, pues seguía creciendo el número de

¹⁴¹ Esta práctica la he referido en el segundo capítulo, sobre ello: CARRASCO GONZÁLEZ, *Los instrumentos del comercio colonial...*, pp. 78-79.

personas que intervenían y con ello la probabilidad de que el dilema no fuera superado. Asimismo, otra estrategia más era precisamente la firma de contratos entre las partes, en los cuales quedaban especificados las maneras en que debían proceder los corresponsales o las penalizaciones derivadas de no respetar las instrucciones dadas. Considerando entonces los contratos como formas viables de evitar el dilema, puede incluirse en dicha estrategia el asiento firmado entre el capitán Miluti y la Casa de la Contratación. Efectivamente, al establecerse una asociación, los interesados corrían, a la par, con los posibles riesgos y beneficios de la empresa. Pero más particularmente, estos asientos podían dar lugar a compañías de navegación concertadas entre capitanes, maestros y acreedores que, precisamente al compartir los beneficios derivados del aprovechamiento del viaje y sus posibles pérdidas, fomentarían que ninguno de los involucrados intentase perjudicar su desenvolvimiento y las transacciones que se llevarían a cabo gracias a su inscripción dentro de un marco de colaboración.

Pero el principal medio para resolver el dilema al que me he referido, era a través de la implantación de la relación entre principal y agente en estructuras sociales preexistentes, tales como la familia, la amistad u otras formas de vinculación social como la religión, la etnia o asociaciones de colaboración previas, esto es, contextos compartidos que ya aglutinaban a los individuos involucrados y que podían resultar, aunque no necesariamente, en lazos de confianza. Tal práctica puede observarse con los Fernández de Córdoba y también entre los individuos cuya vinculación se remontaba en el tiempo, como el caso del capitán Vergara y los Gambart o, incluso, aquél entre Miluti y Gallo Serna, ya que sus interacciones comenzaron cuando Serna vendió el “Santo Tomás” al raguseo, e incluso antes, considerando que ambos compartían un lazo con la misma persona, Pedro García de Santayana, con quien se habían asociado en años previos.¹⁴² Asimismo, en este rubro puede incorporarse la reciprocidad señalada entre los mercaderes, que

¹⁴² El vínculo entre Santayana y Miluti lo abordamos en el capítulo anterior; en el registro del “Santo Tomás”, se menciona que en 1662 y en 1664 Carlos Gallo Serna fue maestre de dicho navío, viajes que correspondían al segundo y tercero de los tres que se le habían concedido a Santayana para poder navegar en conserva de galeones: “por haberse obligado a aprestar y carenar los galeones que se prevenían por cuenta de la avería por tres viajes para ir a las Indias empezando el dicho año de 1660”, AGI, C, año 1672, 1219, n.1, ff.65v-66r, Registro del navío: “Santo Tomás de Villanueva”.

funcionaron como posibles consignatarios de otros comerciantes. Por último, importa mencionar la existencia de otro raguseo entre la tripulación, el condestable Pedro Lucas Nedestoia (o Nedestoya), quien más tarde obtendría una carta de naturaleza como Miluti y que en el segundo viaje a Buenos Aires ocupará el puesto de piloto acompañado de una de las naves de este capitán.¹⁴³

En todo caso, importa subrayar que, como he señalado, la *seguridad* de una empresa también se conseguía con la inclusión de suficientes medios defensivos para resguardarla, esto es, con los cañones y la pólvora necesarios para disuadir cualquier intento de despojo o captura. Lo cual, nuevamente, no garantizaba que piratas o cualquier otro enemigo amenazara el desarrollo de los intercambios. Sin embargo, sin las *seguridades* necesarias, tanto en un sentido económico como militar, nadie estaría dispuesto a interesarse en empresas propensas al fracaso. Estas cuestiones no dejarán de preocupar a los sujetos interesados en los *registros* del capitán Miluti, lo que podrá constatarse en el ápice siguiente.

- *De ida y vuelta, circulación de personas, haciendas e información en el contacto trasatlántico.*

Retomando el apartado anterior, ya he mencionado que abordo de los *registros* viajaron distintos comerciantes que atravesaron el Atlántico para llevar a cabo sus negocios. No obstante, no fueron los únicos individuos que circularon en la vasta geografía de la monarquía española. Efectivamente, gracias a la puesta en marcha de los *registros* se consiguieron establecer rutas de contacto directas con los puertos de destino. Así, en tal escenario, una práctica recurrente fue el transporte de autoridades en ambos sentidos. El presidente de la audiencia, José Martínez de Salazar, tuvo permiso para regresar a España a bordo de los navíos de Miluti (junto con su esposa y otros miembros de su familia), siempre y cuando cumpliera las

¹⁴³ Este individuo aparece en la lista de gente de mar levantada en la última visita del navío principal, AGI, C, año 1672, 1219, n.1, f.152v, Registro del navío: “Santo Tomás de Villanueva”; sobre su naturalización nos remitimos a: GARCÍA FUENTES, *El comercio español...*, p. 41, allí, el autor menciona que Pedro entregó 300 doblones en 1688 para obtener su naturalización; en cuanto a su papel como piloto: AGI, C, año 1680, 5782, nº54, Autos en la Casa de la Contratación para la aprobación de Pedro Lucas como acompañado de piloto del navío “Nuestra Señora del Rosario, San Miguel y las Ánimas”, que se despachaba de registro a Buenos Aires, 23 y 24 de septiembre.

condiciones necesarias para el relevo de su sucesor, todo lo cual fue ordenado y dispuesto como condición para que Miluti pudiera realizar su viaje, es decir, debía acceder a traerlo de vuelta a España.¹⁴⁴ Otro pasajero que acompañó a Salazar al regreso fue el maestre de campo general, Francisco Hernández Cifuentes, quien viajó a España para dar cuenta del estado del reino de Chile y solicitar el gobierno de Valdivia.¹⁴⁵ De hecho, a Andrés de Robles, el sucesor de Salazar y nuevo gobernador de la provincia, se le avisó que debía intentar embarcarse en los navíos del raguseo para tomar posesión de su cargo en cuanto le fuere posible. Tal disposición fue la que retrasó la salida de Miluti en enero de 1672, pues se estaba aguardando la respuesta de Robles, la cual finalmente fue negativa;¹⁴⁶ lo cual indica que se seguía creyendo que la partida se conseguiría en enero o a principios de febrero. Así, queda claro que el vaivén de las autoridades e incluso los cambios en la organización del territorio rioplatense ocurría, como veremos, en correspondencia con el ir y venir de los *registros*.

La circulación de personas es un aspecto que podrá observarse con mayor claridad en los viajes posteriores a éste, en ellos Miluti trasladó a individuos que ocuparían cargos públicos, a cientos de soldados, otros comerciantes y a varios catedráticos. En su primera navegación a Indias es más clara la transmisión de información en ambos sentidos, es decir, entre las orillas del Atlántico. Miluti transportó copias de las reales cédulas que informaron al virrey, al entonces presidente de la Audiencia del puerto, José Martínez de Salazar y a otras autoridades, que dicho tribunal quedaba desmantelado por orden del rey (si bien las Cédulas fueron comunicadas por la reina gobernadora).¹⁴⁷ Como puede imaginarse,

¹⁴⁴ AGI, *BA, ROP*, año 1671, 3, L. 8, ff.91r-91v, “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 y presidente de la Audiencia de Buenos Aires”, 29 de diciembre. Otorga licencia para que, una vez llegado su sucesor y dejando poder bastante para su Residencia, regrese a España con su mujer y familia en el navío de Juan Tomás Miluti, que va de registro a ese puerto, firmada por la reina gobernadora; AGI, *BA, ROP*, año 1671, 3, L. 8, ff.91v-92r, “Carta acordada del Consejo a Juan Tomás Miluti”, 29 de diciembre. Ordena traer de regreso a España, en su navío, al maestre de campo don José Martínez de Salazar con su mujer y familia.

¹⁴⁵ AGI, *C*, año 1672, 1219, n.1, ff.159r-159v, Registro del navío: “Santo Tomás de Villanueva”.

¹⁴⁶ AGI, *BA, ROP*, año 1672, 3, L. 8, ff.112v-113r, “Carta acordada de la Cámara de Indias a don Andrés de Robles”, 12 de enero. Comunica la fecha de partida de galeones a fin de que esté preparado para ir a servir el gobierno de Buenos Aires o, de no ser posible, lo haga en la primera ocasión que se ofrezca.

¹⁴⁷ Las Cédulas estaban dirigidas al virrey del Perú, al presidente y oidores de la audiencia de Buenos Aires, dos individuales para Martínez de Salazar, al presidente y oidores de la audiencia de Charcas y a los oficiales

esta información corresponde a los pliegos de cartas que el maestro Alviz había registrado en el navío principal. En cuanto al contenido de las Cédulas, en ellas se señalaba que la audiencia rioplatense había fallado en uno de sus principales propósitos, a saber, contrarrestar el, como se mencionó, “gran desorden” que causaban las constantes arribadas ilícitas de navíos al puerto. Estas: “arribadas maliciosas que tan continuamente hacían los extranjeros en gran beneficio suyo y perjuicio de la Real Hacienda y del comercio universal de estos y esos reinos”¹⁴⁸ eran inadmisibles, por lo que la Audiencia debía hacer valer las órdenes y bandos que las prohibían. Pero para las autoridades en Madrid, y como hemos tenido la oportunidad de ver en párrafos anteriores, “la experiencia ha mostrado”, como señalan estas Cédulas, que: “no han resultado los efectos que se esperaban ni logrados los fines que dieron motivo a su erección”. Por lo anterior, los *registros* no sólo sirvieron para desplegar un aparato burocrático y militar en Indias, también fueron el medio para comunicar los cambios o adecuaciones que debían implementarse siguiendo los parámetros determinados por el gobierno monárquico, que ahora, al deshabilitar la audiencia, estaba privilegiando un orden militar que se

de la real hacienda también en Charcas, y se encuentran en: AGI, *BA, ROP*, año 1671, 3, L. 8, ff.93r-95r, “Real Cédula al conde de Lemos, primo, virrey, gobernador y capitán general de las provincias del Perú”. Comunica la extinción de la Audiencia y que los salarios que dejen de pagarse a sus ministros se han de aplicar a la defensa de ese puerto; y ordena que informe y envíe su parecer acerca de la conveniencia de ser trasladada a Córdoba de Tucumán; ff.95r-96v, “Real Cédula al presidente y oidores de la Audiencia de la ciudad de La Trinidad y puerto de Buenos Aires”; ff.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 y presidente de la Audiencia de Buenos Aires” y ff.101v-102r, “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 y presidente de la Audiencia de Buenos Aires”. Ordena que ejecute lo que se manda por los despachos que se le envían y que tocan al cargo de gobernador y capitán general de esas provincias, como lo había de hacer la Audiencia si continuase en su gobierno; ff.97v-100r, “Real Cédula al presidente y oidores de la Audiencia de la ciudad de La Plata, provincia de Charcas”; ff.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”; todas con fecha del 31 de diciembre. Respecto al envío de estas cédulas en los navíos de Miluti: AGI, *BA, ROP*, año 1672, 3, L. 8, f.112r, “Carta del secretario del Consejo al presidente y jueces oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla”. Manda que se envíe en los navíos de Juan Tomás Miluti el pliego con los despachos dirigidos al presidente y oidores de la Audiencia de Buenos Aires y encarga se le remitan los recibos correspondientes; ff.112r-112v, “Carta del secretario del Consejo a don José Martínez Salazar”. Remite los despachos de Su Majestad que se envían al puerto de Buenos Aires en los navíos de Juan Tomás Miluti y encarga ponga especial cuidado en que lleguen a manos del virrey, las Audiencias de Buenos Aires y Charcas, y los oficiales reales de Potosí, a quienes van dirigidos, ambas cartas son del 4 de enero.

¹⁴⁸ AGI, *BA, ROP*, año 1671, 3, L. 8, ff.93r-95r, “Real Cédula al conde de Lemos...”. Cabe referir que otro de los objetivos detrás de la fundación de la audiencia era el aumento de la población que se conseguiría al garantizar la defensa del territorio y acercando un tribunal para evitar tener que viajar a la Audiencia de Charcas para obtener justicia y dar seguimiento a todo proceso.

reflejó en una serie de elementos: la sustitución de oidores y presidente por más plazas de soldados en el presidio, reformando salarios en soldadas; el establecimiento de compañías de caballería para vigilancia de la costa; el nombramiento de un gobernador y capitán general de capa y espada, es decir, un militar; otro elemento más fueron las órdenes para construir torres de vigía a lo largo de los litorales platenses; finalmente, también se propuso edificar nuevas fortificaciones al interior del territorio o murallas que cercaran al puerto, “el más capital de la armerica [sic.]”.¹⁴⁹ Todos eran medios defensivos que reforzarían las capacidades marciales de una plaza militar de: “tanta consecuencia para la seguridad de esas provincias”.¹⁵⁰ Lo anterior es una parte de la información que viajó de España a América, pero antes de presentar aquella que viajó en sentido inverso, importa abordar las dificultades ocurridas durante el viaje.

Con la carga completa, los pasajeros a bordo y todos los cuidados necesarios para garantizar la seguridad del viaje, fue que Miluti comenzó su largo trayecto a finales de febrero, como lo indican las visitas de salida de sus dos navíos. El capitán logró atravesar el Atlántico, aunque con algunos tropiezos. Cerca ya de Buenos Aires, el clima y la fragilidad de unos barcos que habían surcado este mar repetidas veces provocaron que Miluti decidiera desembarcar en las costas de Río de Janeiro, aproximadamente en junio de 1672. Un escenario que ya había sido advertido por el maestre, señalando que las fechas de salida no habían sido las más adecuadas

¹⁴⁹ La propuesta de las torres se presentó al presidente Martínez de Salazar y repitió a su reemplazo, años más tarde, el gobernador Andrés de Robles: AGI, *BA, ROP*, año 1672, 3, L. 8, ff.116v-117r, “Real Cédula al maestre de campo don José Martínez de Salazar”, 7 de febrero. Manda que haga levantar algunas torres en el puerto de Buenos Aires para que sirvan de centinelas, a fin de dar pronto aviso de cualquier invasión que se intentare y de acudir a su defensa; AGI, *BA, ROP*, año 1672, 3, L. 8, ff.178r-179r, “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”, 24 de noviembre. Remite copia de un papel de don Manuel de Bañuelos y Sandoval, marqués de Hontiveros, del Consejo de Guerra, en el que se refiere a la defensa del puerto de Buenos Aires a fin de que, después de reconocer el estado de aquella plaza, envíe su parecer acerca de ello e informe lo que tuviere por necesario para asegurar su mejor protección; AGI, *BA, ROP*, año 1674, 3, L. 8, ff.259r-260r, “Real Cédula al maestre de campo don Andrés de Robles”, 29 de noviembre. Manda guardar y ejecutar a la mayor brevedad lo establecido por cédula de 7 de febrero de 1672, en la cual se ordena fabricar algunas torres que sirvan de centinelas en aquellas costas, quedando a su arbitrio el número y parajes en que se hubieren de poner, para que en cualquier accidente se tenga aviso y esté prevenida la gente de ellas y de ese presidio de Buenos Aires; La cita pertenece a la Cédula que refiere el papel del marqués de Hontiveros. Sobre la disolución de este tribunal, el proyecto militar que la reemplazaría y el papel jugado por los registros en tal proceso, remito al lector a la tesis en donde desarrollo estos aspectos: LOYOLA MAYAGOITIA, *Con privilegio militar....*

¹⁵⁰ AGI, *BA, ROP*, año 1671, 3, L. 8, ff.93r-95r, “Real Cédula al conde de Lemos...”.

y que tendrían el efecto de desviar los barcos de su trayectoria. Este suceso es comunicado por el Consejo en respuesta a una misiva del presidente de la Contratación, quien estaba preocupado por el paradero del raguseo y sus barcos pues, efectivamente, para febrero de 1674 no había llegado a España noticia alguna al respecto. El Consejo entonces comparte a Fernández de Córdoba un recuento de lo sucedido a partir de la información proporcionada por el presidente de la audiencia rioplatense. El dos de julio de 1672 el patache “San Antonio” arribó a Buenos Aires, mientras que el “Santo Tomás” se apartó de su camino por causa de los “repetidos tiempos contrarios” y, como el barco “hacia mucha agua” (es decir, se hundía), el juicio de las personas “prácticas” que venían a bordo (podemos asumir que entre ellas el propio Miluti) fue que, para evitar el fracaso total de la empresa, lo mejor era arribar a algún puerto de Brasil.¹⁵¹ El capitán y el navío donde venía toda la hacienda transportada no aparecerían en Buenos Aires sino hasta finales de octubre, cuatro meses después de la llegada del patache. Después de su llegada, el 16 de mayo de 1673 se informó sobre la recepción de las armas y pertrechos transportados. Por una certificación de los oficiales de la Real hacienda quedó constancia de la llegada de varias piezas de artillería, no obstante, también advertían que llegaron unas “diez piezas de hierro”, pero sin encabalgamientos en dónde montarlas y, peor aún, la artillería estaba: “comida de orín por haber estado enterrada en la playa de Cádiz de tiempo inmemorial”.¹⁵² En efecto, otro tropiezo fue que los materiales trasladados por Miluti habían demostrado ser inadecuados para cumplir su propósito defensivo.

Ahora bien, continuando con el recuento del Consejo, señala que las personas y pasajeros del navío declararon que Miluti, una vez en los litorales brasileños,

¹⁵¹ El Consejo refiere una carta del gobernador del 21 de marzo de 1673, en donde daba cuenta de lo sucedido al capitán Miluti; la comunicación entre el Consejo y la Casa es: AGI, *BA, ROP*, año 1674, 3, L. 8, ff.240v-242v, “Carta acordada del Consejo de Indias a don Gonzalo Fernández de Córdoba”, 9 de febrero. Da noticias acerca de los inconvenientes sufridos por los navíos de Juan Tomás Miluti, a quien las tormentas y averías obligaron a detenerse en Río de Janeiro, llegando con gran demora a Buenos Aires; y deja a su consideración la solicitud de nueva licencia para navegar a dicho puerto por parte del dicho Juan Tomás, no obstante las pérdidas ocasionadas por la poca venta que hiciera en aquella oportunidad.

¹⁵² AGI, *Ch, Expedientes sobre concesiones de licencias para navegar*, años 1667-1694, leg.126, la certificación está firmada por Pedro Alvarado, contador y Fernando de Astudillo, tesorero. La afirmación sobre las condiciones de la artillería, dice la certificación, fue hecha por: “los mismos que la desenterraron y cargaron en estos navíos”.

consideró necesario vender una parte de su carga para poder comprar los materiales requeridos para reparar el buque, reabastecerse de agua y suministros, y así retomar el viaje a su verdadero destino. El Consejo advierte “los daños de la ropa mojada” que el capitán desembarcó para lavarla, secarla y así poder venderla. El detalle era que Miluti había contravenido un aspecto fundamental de la licencia, a saber, el hecho de que su viaje estaba admitido hacia Buenos Aires, no a otro puerto o con escalas. Asimismo, la venta de los bienes trataba de justificarse por su carácter *forzoso*, lo cual era una práctica que, como hemos visto, invitaba a la sospecha de que tal situación en verdad sirvió para encubrir intercambios ilícitos. Miluti tenía que validar sus procedimientos, de lo contrario tendría una nueva querrela en su contra.

En efecto, es en este punto donde pueden identificarse los intercambios contrarios a la ley efectuados por el raguseo, que estaba aprovechando la lejanía y, también, el hecho de que las autoridades peninsulares eran incapaces de conocer fehacientemente la verdad de lo sucedido ¿en verdad había sido un accidente su arribada? En otras palabras, aquí es donde el contrabando puede develarse. Ahora bien, retomando la definición de contrabando como: “todos aquellos comercios declarados ilícitos por protagonizarlo agentes o mercancías cuya presencia en los mercados indianos estaba expresamente prohibida”,¹⁵³ cabe añadir que tales disposiciones respondían a un mandato real, un *bando*, cuyo incumplimiento acarrearía una pena.¹⁵⁴ De manera que también podrían considerarse como parte de estas prácticas, además de la presencia de mercancías y agentes prohibidos, el contacto con espacios no contemplados en el contrato de asiento. Esta definición debe valorarse considerando que el contenido de los embalajes era bastante elusivo, ya que los registros de mercancías que hemos visto anteriormente suponen un par de problemas. En primer lugar, el cargador que realizaba uno o varios registros podía ser un testaferro de otros comerciantes y así, aunque éstos aparecieran a su nombre, en verdad no eran de su propiedad. Una práctica que,

¹⁵³ OLIVA MELGAR, *El monopolio de indias...*, pp. 54-55;

¹⁵⁴ Un tratado del periodo menciona que de allí proviene la voz *contrabando*, GONZÁLEZ DE SALCEDO, *Tratado jurídico-político...*, Cap. I, f.1v; sobre los bandos y pregones públicos como medios para comunicar las disposiciones del rey *vid.* OLIVARI, *Avisos, pasquines y rumores...*, pp. 214-236.

como señalé, era recurrente en la Carrera de Indias, a través de la cual bienes y agentes extranjeros eran capaces de adentrarse en los intercambios con Indias. Lo cual colocaría a Miluti como aquel que proporcionó el nombre español y la licencia necesarias para efectuar el viaje, siendo entonces su posición la de un intermediario de un posible conjunto de personas cuya participación eludió los registros oficiales de la Casa de la Contratación y, consecuentemente, la posibilidad de constatarla en esta investigación. Esto permite redundar en la pertinencia de su carta de naturalización, la cual, como señalé, fue el instrumento adecuado para adentrarse de manera lícita en la Carrera de Indias y, una vez allí, continuar desarrollando sus prácticas contrarias a los bandos del rey.

En cuanto a los fardos, frangotes, cajones, barriles y lo que guardaban en su interior, los registros de lo embarcado en España suponen una limitación por tratarse de fuentes oficiales, recordemos que los comerciantes no estaban obligados a revelar el contenido de los distintos contenedores, bastando la entrega en la aduana de una declaración firmada que no revelaba el contenido de los contenedores, lo cual complica el estudio de lo que así era trasladado a América.¹⁵⁵ Esto ocurre en los *registros* del capitán, no obstante, he podido identificar una muestra parcial de los contenidos de las naves de Miluti a partir de una relación¹⁵⁶ hecha durante su estancia en Río de Janeiro, resultado de, como lo declaró el capitán, su desembarco forzoso. Ya en tierra, el capitán descendió para secar la ropa averiada (estaba empapada) y procedió a “beneficiarla”, esto es, venderla. A partir de este documento ofrezco una muestra del movimiento comercial desde Europa hacia América, mismo que indica que las mercancías cargadas en las bodegas de su primer *registro*, particularmente las de origen francés, podían ser tomadas por ilícitas y de allí la necesidad de ocultarlas.

¹⁵⁵ Vid. VILA VILAR, “Las ferias de Portobello...”, pp. 302 y ss; LAMIKIZ, “Fiscalidad y fraude...”, pp. 213-248.

¹⁵⁶ AGI, E, año 1673, leg.876-C, “Pleitos Audiencia de Buenos Aires, 1670-1684”, El fiscal con Juan Tomás Miluti, capitán del navío sobre arribada a Río de Janeiro, la sección se titula: *Autos y Averiguaciones echas por Don Josep Martínez de Salazar, presidente y gobernador de Buenos Aires*, abril de 1674. Ver anexo 4. La relación lleva por título: “Razón de los fardos de avería que se han reconocido en el navío Santo Thomas de Villanueva en el Río de Janeiro donde llegó de arribada en 26 de junio de 1672” y comienza en el f.12v.

La carga fletada por el capitán Miluti resalta por variopinta y reunía en su mayoría productos textiles de muy diversa procedencia y calidad: medias de lana de Inglaterra, piezas de ruanes y bretañas, holanes y holandillas, bramantes, bayetas, anascotes, platillas, estameñas, bombasíes, morleses, sargas, hilo y otros productos como papel, tapetes de Italia y churlas de canela. En el anexo que da cuenta de estos artículos se ha respetado la descripción hecha por el escribano sobre el contenido de los fardos, ello con el objeto de exponer los múltiples bienes que podía incluir un fardo, una paca, un frangote doble, un frangotillo, etc. Es importante remarcar que se trata de una muestra de los contenidos de las bodegas del navío mayor, una inexacta, pues el escribano se limitó a dar razón de lo averiado y desembarcado. Esto aunado a otras inconsistencias, como que de hecho se abrieran fardos sin avería; de entre los cuales, destaquemos, se sacaron tres piezas de morlés para el gobernador de Río de Janeiro, Juan de Silva de Sousa, sin mayor explicación o expreso motivo, pero que podemos interpretar fueron un regalo por parte de Miluti para aquella autoridad. Esta escala también abrió la posibilidad de que el capitán accediera a otro de los intercambios más recurrentes en el circuito que unía a Brasil con el Río de la Plata, a saber, el comercio esclavista, mismo que no tenía permitido realizar y que sólo puede tomarse por una posibilidad, pues no quedó constancia de él. Asimismo, es claro que con esta escala pudo acceder, sin la vigilancia hispánica, a los circuitos que conectaban a Brasil con otros espacios europeos, particularmente con Inglaterra.¹⁵⁷ Estas consideraciones ayudan a entender por qué el Consejo de Indias fue advertido por el fiscal comisionado para el reconocimiento de esta arribada, que:

[...] semejantes arribadas a puertos del reino de Portugal y extravío de él a donde van con el registro de estos reinos, ordinariamente se hace con suma malicia, y afectando la necesidad y malos temporales, y aunque fueren ciertos, la detención de tan largo tiempo como tres meses en el Río de Janeiro no puede dejar de ser por la utilidad de su comercio aunque más sea pretendido ocultar, y que propone dicho Juan Thomas Miluti que el gobernador del Río de Janeiro le prestó 4,967 pesos para reparar su navío, y que desde allí vino con él Rodrigo Castro, criado de dicho gobernador a Buenos Aires para cobrarlos y de que dice le hizo escritura y esta no la ha presentado en estos autos, con que se *manifiesta de todo este hecho haber sido todo supuesto y de conocida malicia la arribada y detención en el Río de Janeiro* y hasta ahora no ha vuelto dicho

¹⁵⁷ JUMAR, *Le commerce atlantique...*, p. 58-63.

Juan Thomas Miluti a estos reinos a dar cuenta de su viaje y se necesita en el consejo de estos autos para que cuando vuelva se le multe y castigue como convenga.¹⁵⁸

Así, en total contradicción con las averiguaciones hechas por el gobernador de Buenos Aires, el caballero José Martínez de Salazar, que había dado por buena la llegada del capitán, la escala de Miluti en Brasil fue considerada por las instancias superiores de gobierno, finalmente, como maliciosa e injustificada. En efecto, las disposiciones del gobierno local no siempre concordaban con aquellas dictadas por el Consejo de Indias.¹⁵⁹ Este contratiempo levantó sospechas sobre posibles tratos ilícitos (recordemos que estas prácticas se asemejan a las efectuadas por Maleo, por las cuales había perdido la oportunidad de conseguir otra licencia a partir de un intermediario), por lo que, a su regreso y como dictaba el fiscal, Miluti habría de afrontar las consecuencias de su proceder. No obstante, éste no fue el único contratiempo que se presentó durante el viaje del capitán a las costas rioplatenses.

En realidad, una vez arribadas las embarcaciones del capitán a Buenos Aires las complicaciones no dejaron de estar a la orden del día. A mediados de 1671 las autoridades rioplatenses habían decomisado un patache portugués, de nombre *Las Almas*, tal situación fue considerada dentro de los cargos imputados al gobernador Salazar en su juicio de residencia, ya que dicho proceso estuvo repleto de anomalías, como la mera intervención de Salazar, que le permitieron participar y beneficiarse de la venta de los géneros a bordo de este comiso.¹⁶⁰ La situación derivó en el remate de la embarcación, en el cual participó Miluti como uno de los interesados en adquirir el patache. Ahora bien, quien finalmente ganó la subasta y se hizo dueño del barco fue Antonio de Vera Mujica, vecino de Santa Fe, proveedor de corambre y allegado del entonces presidente de la Audiencia. A cambio de la

¹⁵⁸ AGI, E, año 1673, leg.876-C, “Pleitos Audiencia de Buenos Aires, 1670-1684”, en la sección: *Autos y Averiguaciones echas por Don Josep Martínez de Salazar...*, abril de 1674. Las cursivas son mías.

¹⁵⁹ Cfr. FREEMAN, *A Silver river in a Silver World...*, quien remarca el papel esencial de los gobernadores al momento de dar cabida o no al comercio que se efectuaba en el puerto, tanto legal como ilegalmente; así, si bien este aspecto es fundamental, pues: “no había comercio sin política en el estuario” p.179, resulta claro que las instancias que habilitaban u obstaculizaban el funcionamiento de los circuitos comerciales, las fuerzas que le daban forma y lo configuraban, no se limitaron a aquellas instancias que podríamos calificar de “locales”, es decir, aquellas situadas en el puerto de destino.

¹⁶⁰ ÁLAMO MARTELL, “El juicio de residencia...”, pp. 101-103, en el juicio los principales cargos contra Salazar que corresponden a esta situación van del 5to al 11vo, entre los bienes se menciona teja, cal, ladrillo y “otros materiales”.

embarcación Mujica desembolsó cuatro mil pesos.¹⁶¹ No obstante, esta transacción fue considerada fraudulenta por parte de Andrés de Robles, el sucesor de Martínez de Salazar como gobernador del puerto y el encargado de elaborar la investigación (estaba nombrado juez de comisión) en torno a las prácticas ilegales solapadas por la Audiencia mientras ésta estuvo en funciones, así como el juez señalado para efectuar el juicio de residencia de su antecesor.¹⁶² Andrés de Robles había llegado a Buenos Aires en los navíos de registro inmediatamente posteriores a los de Miluti. Ahora bien, el resultado de la pesquisa de Robles fue el esperado, más de treinta vecinos fueron acusados por su participación en alguna de las veintitrés arribadas ilegales que Robles corroboró ocurrieron durante el ejercicio del tribunal y su presidente, finalmente, el juez de comisión rectificaba algo que ya se sabía: “como Vuestra Majestad tiene bien entendido, que todas las arribadas...son maliciosas”.¹⁶³ En aquel contexto, la venta del patache portugués se sumó al cúmulo de prácticas cuestionables.

Efectivamente, entre los vecinos acusados en este fraude figuraba Antonio de Vera Mujica, ya que, de acuerdo con las pesquisas, el precio que había pagado por la embarcación había sido sumamente bajo. El nuevo gobernador no fue el único que advirtió esta simulación, Juan de Oliva, vecino del puerto, había escrito a la Casa de la Contratación para informar sobre estas irregularidades, siendo que: “hubiera habido quien diera ocho mil”.¹⁶⁴ No obstante, la transacción había sido permitida por el presidente Salazar y, en este sentido, Mujica fue acusado de impedir directamente la participación de otros opositores con mejores ofertas,

¹⁶¹ Este episodio es analizado por: CAPUTO, “En servicio de dios y el rey...”, pp. 16-22.

¹⁶² Sobre la pesquisa de Andrés de Robles *vid.* MOUTOUKIAS, *Contrabando y control...*, p. 105, 168-169 y CAUZZI, *Historia de la Primera Audiencia...*, p. 196, los principales aspectos de la pesquisa están repartidos en las cartas de Robles: AGI, *Ch*, año 1678, 28, r.9, n.85, “Carta de Andrés de Robles, Gobernador de Buenos Aires”, 28 de febrero y AGI, *Ch*, años 1664-1701, 279, “Copia de diferentes capítulos de un informe que hizo y envió con carta de 15 de septiembre de 1677 Andrés de Robles”.

¹⁶³ AGI, *Ch*, años 1664-1701, 279, “Copia de diferentes capítulos de un informe que hizo y envió con carta de 15 de septiembre de 1677 Andrés de Robles”.

¹⁶⁴ AGI, *BA, ROP*, año 1674, 3, L. 8, ff.253v-254v, “Carta acordada del Consejo al licenciado don Juan Pardo Monzón”, 8 de agosto. Remite la carta en que Juan de Oliva da cuenta a la Casa de Contratación de Sevilla de que el navío que se despachó de Buenos Aires con pretexto de aviso, fue vendido en forma fraudulenta, siendo al parecer su verdadero dueño don Diego Martínez de Londoño, abogado de la Audiencia de Buenos Aires; siendo su carga mayor que la autorizada, su designio habría sido arribar a San Sebastián no obstante traer registro para Cádiz. En consecuencia, manda que averigüe e informe al respecto

particularmente aquellas del capitán raguseo y los vecinos Juan de Arpide y Sebastián Giles. Mujica intentó defenderse de las acusaciones señalando que sólo participó como intermediario y como prueba presentó el poder que otorgó a Diego Martínez de Londoño, quien por tal medio quedaba designado para preparar la embarcación para realizar un viaje a España. Con esto en mente, importa subrayar que para tal efecto Mujica primero revocó dos poderes que tenía entregados a personas que finalmente no se presentaron en el puerto, Ignacio Maleo y Martín de Ayzate,¹⁶⁵ el primero de ellos vedado por la Casa de la Contratación del contacto y comercio con Buenos Aires por haber entablado contactos ilícitos y otros delitos. Esto significa que Mujica debió reestructurar los vínculos que tenía formados para efectuar sus negocios, mismos que incluían al capitán que había viajado años antes al Río de la Plata.

Lo anterior apunta a que con la venta irregular del patache se estaban reservando los medios de transporte y comercio bajo el control de un grupo, lo cual quedó evidenciado cuando, como dije, el navío fue utilizado como aviso para trasladar a España cueros y plata, so pretexto de llevar consigo un pliego remitido por el virrey de Perú, Conde de Lemos. Este trayecto lo efectuó el nuevo dueño de la nave, Diego Martínez de Londoño, sobrino del gobernador Salazar y a quien Mujica cedió esta propiedad, mientras que el capitán sería Miguel de Castellanos, contador de la Real hacienda del puerto. Este trayecto lo realizarían sin el pliego que, supuestamente, había motivado el viaje, razón por la que el informante Oliva acusó que este navío: “se despachó de aquel puerto con pretexto de aviso”. Además, el patache tuvo una licencia, otorgada por Salazar, para transportar mil quinientos cueros, cuando en verdad, advertía este informante: “traía seis mil y cantidad de plata”, si bien también se menciona que fueron ocho mil piezas de cueros los que verdaderamente trasladó.¹⁶⁶ Juan de Oliva advierte otra posible razón por la que Londoño viajó en el patache, este personaje cumplió distintas ocupaciones en el tribunal, ahora desmantelado, de manera que el sobrino de

¹⁶⁵ CAPUTO, “En servicio de dios y el rey...”, p. 18.

¹⁶⁶ CAPUTO, “En servicio de dios y el rey...”, p. 17.

Salazar había salido del puerto: “sin dar residencia, temeroso de ella, dejando a los vecinos agraviados”, lo que motivo una averiguación por parte de la Casa.

Este episodio perjudicó de otras maneras al capitán raguseo, pues, como he señalado, se necesitaban personas diestras en la navegación para permitir un viaje de tales características. Para conseguir a la gente de mar, marineros y grumetes, requeridos para tripular el aviso, finalmente se optó por sustraerlos de los barcos de Miluti.¹⁶⁷ De manera que se estaba contraviniendo la Cédula que expresamente se dio al raguseo para evitar tales contratiempos. Todo lo cual volvió a retrasar la salida del capitán. En la carta del Consejo al presidente de la Contratación, ya referida, se mencionan estos problemas, pues: “las personas que llevó consigo [Miluti] que le habían de ayudar se le habían apartado y puesto algunos pleitos y hasta la gente de mar andaba mal contenta y poco obediente”.¹⁶⁸ Sobre los pleitos que refiere el Consejo, importa mencionar aquél interpuesto por Alonso Fernández, sargento del presidio y también familiar de Salazar, quien había funcionado como guarda de los navíos durante su larguísima estancia en Buenos Aires y por los que exigía la paga correspondiente al salario que Miluti le adeudaba.¹⁶⁹ La detención en el puerto, por años, acrecentó los gastos de operación que el capitán tuvo que cubrir para seguir adelante con su empresa.

Todos estos reveses se aunaron a la situación que Miluti encontró al arribar al puerto. Ya he señalado la centralidad de la información trasladada por el raguseo, y su impacto en el rubro militar y de gobierno (me refiero al desmantelamiento de la Audiencia), pero su paso por la región también le permitió acceder a información significativa y de gran interés para futuras expediciones, esto es, su viaje no sólo debe entenderse como una cadena de transmisión de órdenes y mandatos. Así, cuando Miluti volvía de Buenos Aires, hacia 1675, la misma carta del Consejo de Indias dirigida al presidente de la Casa de la Contratación refiere el estado en que

¹⁶⁷ CAPUTO, “En servicio de dios y el rey...”, p. 19.

¹⁶⁸ AGI, BA, ROP, año 1674, 3, L. 8, ff.240v-242v, “Carta acordada del Consejo a don Gonzalo Fernández de Córdoba”, 9 de febrero.

¹⁶⁹ AGI, E, año 1674, leg.876-C, “Pleitos Audiencia de Buenos Aires, 1670-1684”, Juan Tomás Miluti, dueño de los navíos “Santo Tomás” y “San Antonio”, con Alonso Fernández, sargento del presidio de Buenos Aires, sobre restitución de pesos; el sargento aparece en las listas de la visita de llegada a Bonanza, en 1675, AGI, C, año 1672, 1219, n.1, f.159v, Registro del navío: “Santo Tomás de Villanueva”.

el capitán había encontrado el puerto, escenario que, se entiende, resultó desfavorable para la venta de la carga fletada en los *registros*. La carta dice que, el capitán: “por poco experimentado en la mercancía, la arribada y hallar aquellas provincias llenas de ropa a muy bajos precios por la que abundaba de Perú y que quedó de los penúltimos navíos [de registro] de Miguel de Vergara”, anticipaba que esto resultaría en pérdidas tanto para él como para “los que eran con él interesados”. Asimismo, la carta insistía en los motivos de los retrasos, Miluti, aunque tenía más de un año de haber salido de España: “se hallaba muy a los principios en el expendio de los géneros que llevó y en hacer la carga de los cueros”. Por si fuera poco, los navíos requerían de obras de mantenimiento, esto es, mayores gastos para poder preparar y carenar sus navíos, trabajos que no había comenzado y que sólo se dificultaron con la pérdida de parte de su tripulación.

Sin embargo, inmediatamente tal noticia es contrastada con la solicitud del propio Miluti para realizar su segundo viaje, por ello el Consejo dice: “de que se infiere no ser tanta la pérdida”.¹⁷⁰ En otras palabras, a consideración del Consejo, el mercado no estaba tan saturado como se insinuaba y aún existía la posibilidad de obtener un margen de ganancias suficiente como para motivar otro viaje. Este hecho redonda en apuntar que Miluti dispuso de información privilegiada una vez arribó al puerto y que, con ella, pudo valorar la pertinencia de realizar un segundo viaje, salvando la necesidad de un intermediario que sirviera como su informante. La relación dada por Miluti estaría encaminada a subrayar que la situación tan temida por el Consulado también afectó a su empresa de contacto, pero ¿un mercado saturado que ameritaba realizar otro viaje? Un informe originado de una posición ventajosa, por lo que, puede interpretarse, también podía tener — digamos— algo de siniestro.

Finalmente, en cuanto al papel de Miluti como informante (o espía) mientras estuvo en Río de Janeiro, importa destacar que con estos viajes tanto el capitán como el gobierno monárquico se hicieron de información importante sobre la disposición geopolítica del Río de la Plata y sus regiones colindantes. Las

¹⁷⁰ Me refiero a: AGI, *BA, ROP*, año 1674, 3, L. 8, ff.240v-242v, “Carta acordada del Consejo a don Gonzalo Fernández de Córdova”, 9 de febrero.

experiencias del capitán Miluti, en tanto testigo directo del espacio que atravesó con sus naves, le imbuyeron de autoridad en la materia, la Casa de la Contratación e incluso la Junta de Guerra de Indias lo consideraron persona “práctica” sobre aquellos parajes sudamericanos y así lo demuestran algunos informes sobre el territorio en los que este personaje llegó a intervenir. Con lo cual la transgresión que representaba su arribo a Río de Janeiro fue esencial para elaborar la relación solicitada por la Contratación.

La Casa estaba interesada en la geografía del Río Amazonas, las poblaciones portuguesas que avanzaban hacia los dominios hispánicos y todos los productos que de explotarse podrían traducirse en algún beneficio para la Monarquía, como el cacao, la vainilla o el añil. Miluti tenía conocimientos sobre todo esto, las poblaciones holandesas, portuguesas e indias de la zona, sabía, además, que se beneficiaban maderas para construir embarcaciones, cacao, tabaco y azúcar, todo lo cual se lo hizo saber a la institución cuando ésta así lo requirió.¹⁷¹ Asimismo, en cuanto a otros aspectos concernientes a los vecinos no-hispánicos que rondaban las inmediaciones del Río de la Plata, apenas llegó Miluti a España la Casa de la Contratación le solicitó que declarara sobre la población que los ingleses, supuestamente y como había advertido Francisco de Seyxas, tenían en Cabo de la Deseada en el Estrecho de Magallanes. Al respecto, del informe efectuado se

¹⁷¹ La información puede encontrarse en: “Relación de lo que parece por los informes que ha remitido la Casa de la Contratación, de personas prácticas, sobre la población que portugueses intentan hacer, cincuenta leguas adentro del Río Marañón”, en: ABNRJ, vol. 26, pp. 367-377, esta relación se compone del informe (entre otros) presentado por el capitán Miluti, pero también está agrupado con una carta escrita por el licenciado Francisco de Texada y Mendoza y una relación del padre Cristóbal de Acuña sobre su viaje a la región, todo ello fechado en 1617. Como es posible interpretar, esta fecha no concuerda con los años de la expedición de Pedro Teixeira, a la cual acompañó el padre Acuña en 1639; esto explica que, en la introducción del volumen referido, en la página X, se advierta un posible error de copia del documento y que entonces se proponga 1647 como fecha de elaboración. Ahora bien, este mismo informe es referido en: GÓMEZ GONZÁLEZ, *La frontera selvática...*, p. 63, pero con una fecha aún posterior: 1655 y con referencia a un legajo contenido en: AGI, *Qu*, 158, ff.37r-37v, titulado: “Expediente del Gran Pará” (1616-1754) no lo he podido revisar para confirmar la fecha individual del documento. Asimismo, CARDOSO, *Maranhão...*, p. 72, hace referencia al informe del capitán, remitiéndose al documento contenido en ABNRJ, pero sin explayarse en su posible fecha. Finalmente, GARCÍA LÓPEZ, “Fuentes para la historia colonial...”, menciona una “Relación de Tomás Miluti sobre la población que los portugueses intentan hacer cincuenta leguas adentro del río Marañón”, fechada en 1677, y que forma parte de la Colección de Jesuitas de la Real Academia de la Historia. Esta última fecha es la que, hasta el momento, me resulta más plausible, pues todos los autores refieren que en estos documentos se adjudica a Miluti el cargo de capitán, el cual obtuvo en 1660 y, en segundo lugar, porque no habría forma de que este personaje conociera la región en fechas tan tempranas, cuando su primer contacto (oficial) con Río de Janeiro y Sudamérica tuvo lugar hasta la octava década del siglo XVII.

desprende que Miluti sabía que: “*corría* [la] voz en aquel puerto que en el Cabo [...] había un año que poblaban ingleses, habiéndoles llevado mujeres y que estaban fabricando un navío muy grande en un río de la parte de Chile donde empieza la costa”, por lo que el Consejo de Indias ordenó al virrey de Perú y al gobernador de Chile que tomaran acciones inmediatas para desalojar a estos indeseados enemigos considerando: “los grandes daños e inconvenientes que podrían resultar de que permaneciese aquella población”.¹⁷² Con lo cual la información proveída por el raguseo puso en marcha los engranajes de la Monarquía para contrarrestar uno de los tantos males que la aquejaban. En este sentido, resalta que el interés de la Casa comprendía aspectos defensivos, esenciales para una estrategia militar que estaba centrada en reconocer el avance extranjero en esta frontera austral. Pero, del mismo modo, la Casa también procuró identificar los recursos disponibles y el provecho que de ellos podrían obtener los enemigos o el propio rey español.

Como dije, Miluti inició su viaje de vuelta hacia 1675, de manera que permaneció en el Río de la Plata por poco más de tres años, regresando al puerto de Bonanza, en Sanlúcar de Barrameda, apenas en junio de aquel año. Al llegar, el maestro Alviz declaró que, además de lo debidamente registrado, sus barcos sólo traían mil trescientos cueros.¹⁷³ Ahora bien, los tratos ilícitos efectuados por Miluti no se limitaron a su paso por Brasil. Muy pronto sus actividades fueron señaladas y cuestionadas por las autoridades hispánicas. En este sentido, el nuevo gobernador de Buenos Aires, Andrés de Robles, había comentado al Consejo la cantidad de artículos embarcados por el raguseo y lo que obró sobre el cuidado que tuvo en evitar los: “fraudes que había en la carga y descarga de los navíos de permiso”, pues en aquellos de Miluti, dice el Consejo: “sin embargo de estar a media carga [los navíos] cuando llegasteis a ese gobierno y ser los navíos de poco buque, traían

¹⁷² AGI, BA, ROP, año 1675, 3, L. 8, ff. 279v-280r, “Real cédula al conde de Castellar, marqués de Malagón, pariente, gentilhombre de la Cámara, del Consejo, cámara y Junta de Guerra de Indias, virrey, gobernador y capitán general de las provincias del Perú”, 25 de junio. Manda que, siendo cierta la noticia de que los ingleses han hecho población en el Cabo de la Deseada, que está en el estrecho de Magallanes, procure desalojarlos de ella; las cursivas son mías, aunque se trataba de un rumor, el informe de Miluti movilizó a la Monarquía.

¹⁷³ La visita realizada al regreso del barco se encuentra en: AGI, C, año 1672, 1219, n.1, ff.159r-161v, Registro del navío: “Santo Tomás de Villanueva”.

de registro seis mil quinientos cueros y dos mil libras de lana de vicuña¹⁷⁴, *teniendo por cierto que no había habido registro tan crecido en la proporción del buque*".¹⁷⁵

En otras palabras, el gobernador dio a conocer un estimado que ayudaría a corroborar si lo registrado en las naves y lo verdaderamente embarcado en Buenos Aires concordaban o no.¹⁷⁶ En todo caso, el gobernador también consideró necesario redundar en que, pese a los ilícitos, era importante que se enviara un navío y un patache anual: "para escusar las arribadas y comisos que continúan en aquel puerto", pero también: "para la conservación de aquella ciudad", es decir, Buenos Aires.¹⁷⁷ Aboga, entonces, por regularizar una vía de suministro desaprovechada y necesaria.

De acuerdo con la información proporcionada por Moutoukias,¹⁷⁸ los retornos alcanzaron las siete mil piezas de cueros y mil seiscientas libras de lana de vicuña. Sobre el navío principal, una vez en España, también quedó declarado que éste había pagado derechos de entrada y salida en Buenos Aires por un total de cuatro mil treinta y siete pesos, mientras que el patache pagó derechos de salida (derechos de entrada no pagó, ya que sólo llevaba armamento) por haber llevado una parte del cargamento de cueros y lana, en total, cuarenta y nueve pesos.¹⁷⁹ Recordemos que estas cantidades pudieron deducirse de la libranza otorgada a Miluti por haber suplido el dinero para el armamento enviado al puerto.

No obstante, con estas incipientes sospechas, la carga verdadera del capitán no representó mayor problema, gracias a que Miluti pagó un indulto, dentro del cual

¹⁷⁴ La vicuña es un camélido de la misma familia que la llama, la alpaca y el guanaco, su pelo es (aún hoy) una de las fibras animales más apreciadas por su calidez y finura.

¹⁷⁵ AGN-A, RC, año 1675, sala IX, (24-7-1), "Real Cédula al gobernador de Buenos Aires aprobando lo ejecutado respecto a la carga de los navíos del Capitán Miluti", Madrid, 12 de septiembre, las cursivas son mías.

¹⁷⁶ AGI, BA, ROP, año 1675, 3, L. 8, ff.278r, "Carta acordada del Consejo a los jueces oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla", 18 de junio. Transmite las noticias que enviara don Andrés de Robles, gobernador de Buenos Aires, acerca de que en los navíos que han venido de dicho puerto a cargo de Juan Tomás Miluti se traen de registro 6,500 cueros y 2mil libras de lana de vicuña, a fin de que se cobren los derechos que correspondan.

¹⁷⁷ AGI, BA, ROP, año 1675, 3, L. 8, ff.277v, "Carta acordada del Consejo a don Gonzalo Fernández de Córdoba", 18 de junio. Remite copia de la carta de don Andrés de Robles, gobernador de Buenos Aires, en la cual éste manifiesta la conveniencia de enviar todos los años un navío y patache de permiso para evitar arribadas y comercio por aquel puerto.

¹⁷⁸ MOUTOUKIAS, *Contrabando y control...*, p. 88-89.

¹⁷⁹ MOLINA, "Una historia desconocida sobre los navíos de registro...", pp. 63.

estaban contemplados tres mil pesos por su escala en Brasil.¹⁸⁰ Ahora bien, el indulto consistía, *grosso modo*, en un pago que el capitán realizaba para obtener una absolución de los fraudes y contrabandos cometidos antes de que éstos fueran verificados. De manera que la existencia de este pago reconocía de cierta manera que los ilícitos, de hecho, se habían efectuado. Por lo que el capitán, al abonar el indulto, realizó un pago para evitar que se reconocieran y castigaran los ilícitos cometidos. Por su primer viaje Miluti pagó un total de doce mil pesos por indulto. Esto lo ajustó Miluti con Gonzalo Fernández de Córdoba, presidente de la Contratación y sucesor del marqués de Fuente el Sol, una gestión que fue satisfactoria a ojos del Consejo de Indias. El presidente había ajustado: “la represalia [...] en trece mil pesos de a ocho reales de plata blanca y compuesto con él [Miluti] por vía de indulto los derechos de averías y otros pertenecientes a la Real Hacienda en doce mil pesos”.¹⁸¹ El Consejo también otorgaba la facultad para: “recobrarlos del caudal de franceses si le hallare en las dependencias de sus bajeles y que si no lo hay sea la paga de su caudal propio [es decir, de Miluti].¹⁸²

Importa mencionar que en el acuerdo no sólo se consideró el indulto, como puede verse, también se menciona que Miluti debió abonar una cantidad superior por concepto de represalias de bienes de franceses, pues, si bien Miluti cargó sus barcos en 1672, en 1674, esto es, un año antes de su llegada a España, se había publicado una nueva pragmática por parte de la reina gobernadora que prohibía todo comercio francés en los territorios de la monarquía; una respuesta al renovado conflicto armado que enfrentó a Carlos II con su vecino del norte. En efecto, por este medio se dispuso el embargo de los bienes y la confiscación del dinero —a través de sus deudores españoles— de todos los mercaderes de dicha nación, una

¹⁸⁰ AGI, BA, ROP, año 1675, 3, L. 8, ff.282v. “Carta acordada del Consejo de Indias a los jueces oficiales de la Casa de Contratación”, Madrid, 16 de agosto. Manda que, si de lo que importare el indulto de derechos y causas fiscales ajustado en Cádiz con Juan Tomás Miluti correspondieren a la Cámara, según el parecer de don Gonzalo de Córdoba 3mil pesos en consideración de la arribada que hizo a Río de Janeiro, los hagan entregar al tesorero del Consejo.

¹⁸¹ AGI, BA, ROP, año 1675, 3, L. 8, ff.275v-276r, “Carta de secretario del Consejo a los jueces oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla”, 13 de junio. Comunica la aprobación de lo ajustado por don Gonzalo Fernández de Córdoba con Juan Tomás Miluti en cuanto a derechos de represalia de bienes de franceses, averías y otros, pertenecientes a la Real Hacienda.

¹⁸² AGI, BA, ROP, año 1675, 3, L. 8, ff.276r-277r, “Carta acordada del Consejo a don Gonzalo Fernández de Córdoba, 13 de junio.

estrategia recurrente y parte de una guerra económica cuyo objetivo era destinar lo recaudado para el financiamiento de los renovados esfuerzos militares, al tiempo que privaba a Francia de los ingresos derivados del comercio desarrollado en los dominios españoles.¹⁸³

La aprobación del Consejo de este acuerdo termina señalando el destino que tendrían dichos trece mil pesos que, en efecto, financiarían otros esfuerzos militares europeos. En concreto, el dinero se utilizó para satisfacer lo adeudado por la preparación de: “seis bajeles que pasaron a Italia, pues está aplicado para ello todo lo procedido de la represalia”, mientras que lo procedido del “indulto de la avería” debía entrar en las arcas de este derecho, recordemos, cuyo propósito era financiar la defensa de las rutas trasatlánticas; no queda claro si la cantidad de este indulto estaba considerando que una parte de los derechos ya habían sido pagados en Buenos Aires. Efectivamente, los indultos pagados por los capitanes de *registros* ayudaron a satisfacer parte de las deudas contraídas con personas que, a su vez, estaban articulando y sosteniendo el aparato defensivo en otros espacios. Por otra parte, la Casa de la Contratación aclaró al Consejo que los doce mil pesos de indulto pagados por Miluti no correspondían totalmente a las arcas de la avería: “sino a todos los derechos de entrada y salida entre quienes se han de ratear sueldo a libra” como ocurrió con los *registros* de Miguel de Vergara.¹⁸⁴ Derechos que probablemente se refieran a la alcabala y al almojarifazgo, pues los montos de los indultos consideraban los pagos por motivo de los derechos de averías y almojarifazgo de entrada y salida de las mercancías no registradas, los derechos de salida de las registradas y también se incluían los “tesoros transportados”;¹⁸⁵ desgraciadamente la distribución que refiere la Casa no es totalmente desglosada. En efecto, como señalé, por la arribada a Río de Janeiro correspondieron a la Cámara del Consejo de Indias tres mil pesos, dos mil para el Consejo y los mil

¹⁸³ Sobre las represalias y su efectividad en el siglo XVII como parte de la guerra económica contra Francia: ALLOZA APARICIO, “Guerra económica y comercio europeo...”, pp. 227-280.

¹⁸⁴ AGI, *BA, ROP*, año 1675, 3, L. 8, ff.280v-281r, “Carta acordada del Consejo a los jueces oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla”, 25 de junio 1675. Manda que informen a qué derechos pertenecen los 1,200 [sic] pesos que don Gonzalo Fernández de Córdoba ajustara con Juan Tomás Miluti. Sobre los 9mil pesos restantes no he podido corroborar la distribución a la que fueron sometidos.

¹⁸⁵ MOUTOUKIAS, *Contrabando y control...*, p. 85; esto indicaría que también se incluían los derechos que debían pagarse por el transporte de plata, joyas u otros metales no registrados.

restantes para penas de cámara y gastos de justicia de la Casa.¹⁸⁶ Una vez hecho el pago, las averiguaciones iniciadas por el fiscal del Consejo referentes al exceso de corambre traído en los navíos del raguseo debieron detenerse.¹⁸⁷

En suma, Miluti debió pagar veinticinco mil pesos por unos conceptos que resultan difíciles de conciliar, pues uno advertía la presencia de mercancías prohibidas (la represalia), mientras que el otro (la avería), como vimos, estaba pensado para sustituir la necesidad de revelar el contenido de los embalajes para calcular el monto a pagar. Este caso señala entonces la posibilidad de que entre los bienes considerados en el indulto pudieron existir fraudes o contrabando que permanecieron velados por no pertenecer a franceses. Asimismo, tal situación revela que, no obstante los señalamientos y penas, los objetivos finales por parte del Consejo y la Casa eran la recaudación fiscal y controlar el contrabando de origen galo al encarecerlo, más no impedir enérgicamente la totalidad del comercio extranjero encaminado en estos *registros*. De tal forma se obtenía un ingreso fiscal sin la necesidad de contravenir –demasiado– los intereses de los particulares que adquirirían las licencias y, en general, de las personas que se interesaban en estas empresas de contacto transoceánico. Desde esta perspectiva, el retorno de los *registros*, como ocurría con las flotas y los galeones, permitió la movilización de recursos destinados a sostener los esfuerzos bélicos de Carlos II.

Aun tomando los pagos de indulto como indicadores inexactos de la proporción del contrabando efectuado, revelan que los ilícitos ocurrían, pero también que las arcas reales finalmente eran compensadas por aquellos individuos que realizaban estas prácticas.¹⁸⁸ Las sumas de licencia e indulto han ayudado a estimar que el margen de ganancia esperado en estos viajes debía superar la suma de todos los costos acumulados, en otras palabras, estos montos no se pagarían de ser incierta la rentabilidad del contacto con los puertos soslayados por las flotas y los

¹⁸⁶ Me refiero al documento ya citado: AGI, BA, ROP, año 1675, 3, L. 8, f.282v. “Carta acordada del Consejo de Indias a los jueces oficiales de la Casa de Contratación”, Madrid, 16 de agosto.

¹⁸⁷ AGI, BA, ROP, año 1675, 3, L. 8, ff.285v-286r, “Carta acordada del Consejo al presidente y jueces oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla”, 13 de agosto. Manda que no obstante las provisiones despachadas a instancias del señor fiscal, corra para Juan Tomás Miluti el indulto ajustado en 12mil pesos.

¹⁸⁸ MOUTOUKIAS, *Contrabando y control...*, p. 85-86.

galeones.¹⁸⁹ Por estos motivos es importante remarcar que las dimensiones de los beneficios obtenidos gracias al comercio efectuado con Buenos Aires, si bien sólo pueden atisbarse gracias a indicadores como el tonelaje, el monto del indulto o el cálculo del contrabando, todos permiten apuntar que, al menos en este viaje, los márgenes de ganancias habían hecho que el capitán Miluti buscara beneficiarse del sistema de registros por segunda ocasión, resultando en un tonelaje mayor, aunque también con mayores ilícitos por ocultar. Los altísimos beneficios del comercio efectuado por Miluti pueden dimensionarse gracias a la información disponible sobre su segundo trayecto a Buenos Aires. Efectivamente, y considerando que desde 1660 el registro de los retornos de metálico dejó de ser un requisito para quienes comerciaban al interior de la Carrera, es gracias a la información contenida en las gacetas holandesas que podemos apuntar que, en el segundo viaje de Miluti, el monto de los retornos de plata repuntó los dos millones de pesos (esto debe tomarse como una aproximación).¹⁹⁰ Este mismo cálculo representa un vacío difícil de solventar para el primer viaje, si bien existen estimaciones similares para otros viajes de navíos de registro.¹⁹¹ En todo caso, el contrabando y el fraude existieron aún al interior del sistema de *registros*, por lo que cualquier cálculo definitivo debe tomarse con cuidado. Ahora bien, el fraude resulta evidente considerando, precisamente, la proporción de metálico retornada, pues, aunque la declaración de las mercancías fletadas al regreso no era obligatoria y, por lo tanto, la ausencia de su registro no era constitutiva de fraude, sí existían límites respecto a las cantidades totales de plata que los capitanes tenían permitido embarcar en sus navíos al regreso a España (sumas que no debían superar el 50% del valor de las importaciones trasladadas a América). Nuevamente, aquí debemos remitirnos a los datos sobre el segundo viaje. En él, la declaración hecha sobre el valor de las

¹⁸⁹ MOUTOUKIAS, *Contrabando y control...*, p. 85-86.

¹⁹⁰ MORINEAU, *Incroyables gazettes...*, p. 232-236; JUMAR, *Le commerce atlantique...*, p. 131.

¹⁹¹ JUMAR, *Le commerce atlantique...*, p. 129 reúne casos cercanos al de Miluti efectuados por algunos capitanes que ya he mencionado, siempre de acuerdo con los datos expuestos por MORINEAU, *Incroyables gazettes...* p. 232-236, especialmente la tabla 39; En este sentido, los registros de Francisco de Retana (dos galeones) de 1687 tuvieron millón y medio en retornos estimados, mientras que el patache de este capitán, durante otro viaje en 1693, retornó con un estimado de medio millón y las dos embarcaciones que regresaron un año después, aún en el marco de su segundo viaje, alcanzaron la cifra de 8 millones de pesos en retornos estimados; los retornos de una embarcación de “Albizuru y Orbea” en 1700 alcanzaron medio millón; finalmente, la “flota de Buenos Aires” de 1704 retornó con seis.

importaciones apenas alcanzaba los noventa y cinco mil pesos, lo que revela una desproporción enorme entre la plata permitida y la verdaderamente embarcada a su regreso.¹⁹² Esta situación colocaba al dueño de los *registros* en una situación complicada, pues sólo hacía falta que las autoridades monárquicas presionaran al capitán con examinar los contenidos de sus buques para saber que la legislación estaba siendo transgredida, justificando acciones más severas en contra del patrimonio del capitán y el resto de interesados en su viaje. Un contexto que, como mencioné, invitaba a resolverse ágil y discretamente con el pago de un indulto.

Superados estos reveses, las empresas del capitán no encontraron mayores obstáculos y pudieron continuar, sin importar la serie de situaciones contrarias a las ordenanzas que regulaban la Carrera de Indias. Si bien éstas fueron debidamente identificadas por las instituciones hispánicas, toda posible duda sobre la confianza que podía situarse sobre este capitán fue disipada gracias a una retribución que aseguraba que la oportunidad de servir al rey seguiría estando presente en cada parte del proceso. Así, Miluti permaneció como un nodo articulador de las conexiones atlánticas y, como hemos visto, el capitán naturalizado empezó a gestionar un nuevo viaje trasatlántico con bastante tiempo de antelación, incluso antes de haber regresado a España sano y salvo. Un par de años después de su retorno, el raguseo presentó una nueva solicitud formal para ser favorecido con una segunda licencia, en 1677, razón por la que el Consejo de Indias ordenó a la Casa de la Contratación que escuchara al Consulado de Sevilla ya que éste, a su vez, debía informar sobre las conveniencias y perjuicios de permitirlo.¹⁹³ El debate sobre la pertinencia de este sistema volvió a ocupar la atención de estas instituciones.

¹⁹² MOUTOUKIAS, *Contrabando y control...*, p. 72, 80 y 86-87; JUMAR, *Le commerce atlantique...*, p. 92, este autor menciona una reglamentación de 1674 concerniente a los navíos de registro, donde se indica que el tope de los retornos en plata era de doscientos mil pesos, sin embargo, estas condiciones no fueron seguidas al pie de la letra, pues estaban sujetas a negociaciones entre el capitán y la Corona y, claro está, porque eran transgredidas regularmente.

¹⁹³ AGI, BA, ROP, año 1677, 3, L. 9, ff.89r-90v, “Carta acordada del Consejo al presidente y jueces oficiales de la Casa de la Contratación”, 18 de agosto. Ordena que, oyendo al Consulado, informen sobre las conveniencias e inconvenientes de conceder a Juan Tomás Miluti el registro para ir al puerto de Buenos Aires con 2 navíos y 1 patache.

* * *

A lo largo de los apartados anteriores hemos constatado el largo proceso seguido para poner en marcha un viaje transoceánico bajo el sistema de *registros*. Asimismo, este desarrollo ha permitido observar una serie de negociaciones, las cuales revelan el constante diálogo entre las partes que acordaban la licencia, esto es, el Consejo de Indias y la Casa de la Contratación con el capitán raguseo y su apoderado. Las gestiones efectuadas por Miluti, no obstante, subrayan que cada aspecto de la preparación de sus barcos, los ritmos a seguir, los contenidos y el personal que permitiría la navegación, requirió de la intervención de muchas más personas. Desde los representantes del Consulado sevillano hasta los gobernadores de Buenos Aires intervinieron en elementos fundamentales que definieron la configuración final del trayecto. Por lo anterior, la articulación de esta conexión atlántica dependió de una plétora de agentes e intereses que interactuaron, algunas veces de manera armoniosa, en otras no tanto. En este proyecto convergió la política y la economía del entramado monárquico bajo el gobierno del último Austria; aunque habría que recuperar el protagonismo de su madre, la reina gobernadora, doña Mariana de Austria, durante la minoría de edad de Carlos II. En esta dinámica, el papel del capitán resulta apenas un fragmento dentro de un conjunto de interacciones. No obstante, éstas resultan aprehensibles gracias al ego central, el vértice elegido para dar cuenta de todo ello, un individuo, el capitán en cuyos hombros reposó el correcto desenvolvimiento de la empresa de contacto. El papel del raguseo trastocó cada uno de los aspectos aquí abordados, pues sobresale el hecho de haber sido el principal mediador entre instituciones, autoridades y particulares. Todo lo anterior permite asegurar que el capitán, con su experiencia y acciones concretas, intervino activamente en la configuración de los contactos atlánticos efectuados a través de los *registros*, es, en otras palabras, un agente que definió un sistema en la práctica y cuya trayectoria fundamentó las formas de vinculación entre la Monarquía española y la frontera austral del virreinato peruano.

➤ **El segundo viaje a Buenos Aires: símiles y puntos de comparación.**

En este apartado me limito a presentar una serie de temas que resultarán recurrentes, pues, si bien su importancia ya la he abordado en los ápices tocantes al primer viaje del capitán Miluti, no dejarán de reaparecer en el segundo y en aquel que tuvo a Guatemala por destino final. Por lo cual, el transporte de armamento, autoridades, comerciantes, mercancías e información, resultan tramas que caracterizaron al conjunto de trayectos efectuados bajo el sistema de registros. No obstante, a diferencia del primer y tercer viaje de Miluti, mismos que desarrollo con detalle, el segundo no lo he podido exponer con la misma profusión, lo cual se debe a que la documentación a mi alcance no incluye el registro de ida elaborado por la Casa de la Contratación tocante a esta travesía. Considerando lo anterior, aquí presento la documentación revisada hasta el momento, complementada con aquella que ya ha sido estudiada por la historiografía que, por diversos motivos, ha prestado atención a este episodio. De este modo, puedo apuntar que uno de los objetivos del presente apartado será precisar las reminiscencias que el viaje de 1681 guarda con aquellos de 1672 y 1687 y, en ese sentido, servirá como un puente (provisional) entre ambos.¹⁹⁴

○ *Circulación de armas, personas, mercancías e información en los contactos transatlánticos*

Empiezo señalando que en su segundo viaje Miluti también acordó, a partir del asiento firmado con la Contratación, un servicio al rey que se tradujo en el transporte de un cargamento de armas, sólo que esta vez se distribuyeron a lo largo de la geografía sudamericana: picas, hierro, encabalgamientos de artillería y “desgastadores” para Buenos Aires; granadas, plomo, mosquetes y arcabuces para

¹⁹⁴ Efectivamente, aunque he tenido la oportunidad de solicitar en el Archivo General de Indias la digitalización de los legajos que corresponden a los registros de los navíos utilizados por Miluti para su segundo viaje a Buenos Aires, los tiempos de espera que exige dicho proceso se han prolongado en demasía, por lo que he tenido que cerrar esta investigación sin haber consultado sus contenidos. Tengo la intención de complementar esta sección, en un futuro, con toda la documentación que el Archivo General de Indias se encuentra procesando en estos precisos momentos.

Chile; esmeriles (un tipo de artillería), balas, arcabuces, pistolas y espadas para Paraguay y, por último, mosquetes, arcabuces, picos y azadas para Tucumán; todo ello desglosado en el anexo 5.¹⁹⁵ A diferencia del primer viaje, parece ser que Miluti no tuvo que competir con otros posibles interesados en la licencia. Como vimos, es precisamente en este momento cuando Miluti hace entrega de su hoja de méritos, dando cuenta, con ella, del largo recorrido de servicio que lo respaldaba y que fundamentaban el que él fuera el indicado para volver a firmar un asiento. En definitiva, con su primer viaje el raguseo había engrosado su experiencia y reforzado su posición como un individuo “práctico” en esta navegación, además de ser “hombre seguro”, retomando las expresiones utilizadas en la documentación.

Ahora bien, otra diferencia con el primer viaje fue que, además de pertrechos y armas, el servicio prestado por Miluti en su segundo trayecto a Río de la Plata también consistió en el traslado y manutención de trescientos reclutas para engrosar el presidio rioplatense, así como otro préstamo, ahora por valor de nueve mil pesos, cuyo reembolso correría, nuevamente, por cuenta de las cajas del puerto.¹⁹⁶ Un servicio de mayor dificultad que el primero, considerando que era completamente responsabilidad del raguseo (incluso financiera) que los efectivos llegaran sanos y salvos a su destino. Además de los soldados (la mayoría de origen andaluz), también fueron transportados los oficiales que quedaron al mando de las compañías que serían formadas en Buenos Aires una vez arribadas las naves. La lista de reclutas correspondiente al viaje de Tomás Miluti se ha trasladado a un cuadro donde se indica nombre, procedencia, edad (con un par de soldados de 16 años) y rasgos particulares de los individuos (una docena “picados de viruela”). Estos efectivos militares dan cuenta de la diversidad de orígenes de las personas que conformaron la base del ejército español, así como algunos elementos sobre las condiciones de vida que caracterizaron su viaje a América (particularmente las enfermedades, la muerte y el alto grado de desertión). Como dije, varios eran

¹⁹⁵ La fuente del anexo: AGI, C, 3190, año 1680, n.4, “Papeles de armada de los años 1680-1684”, según los documentos nombrados: “Relación de todos los géneros que se han de remitir al presidio de Buenos Aires para Chile Provincias del Paraguay y el de Tucumán en los navíos del cargo del gobernador Juan Thomas Miluti, año de 1680”.

¹⁹⁶ MOUTOUKIAS, *Contrabando y control...*, p. 96.

naturales de Andalucía, pero si ampliamos la muestra a otros soldados trasladados en *registros*, entonces la procedencia de los reclutas se amplía, incluyendo casos de Galicia, Hamburgo, Bilbao, Valencia, Gibraltar, Aragón, Córdoba, Madrid, Valladolid, Irlanda, Sicilia, Lima y México.¹⁹⁷ En cuanto a los oficiales, los concriptos viajaron acompañados de tres capitanes, dos de infantería, Diego Morón y Juan de Armaza (padre de Juan de Armaza y Arregui, futuro gobernador de Tucumán 1732-1735)¹⁹⁸ —ambos se comprometieron a auxiliar en la leva de los soldados que quedarían bajo su mando, ello en retribución de su nombramiento como capitanes— y uno de caballería, don José de Herrera y Sotomayor, que a los pocos años (1682) fue nombrado gobernador interino de Buenos Aires.¹⁹⁹

Este conjunto de militares resulta importante porque su objetivo era robustecer el aparato bélico pensado para contrarrestar el avance portugués en la región, manifiesto con la fundación de la Colonia de Sacramento, en la orilla opuesta del Río de la Plata, en 1680. El escenario, recordemos, ya había sido advertido por el propio capitán Miluti, quien reconoció durante su breve estancia en Río de Janeiro el ánimo extranjero de continuar adentrándose en el continente. No obstante, cuando llegaron los refuerzos de Miluti a Buenos Aires, ya habían sido concertadas una serie de reuniones y juntas de guerra que derivaron en el asedio y captura del asentamiento portugués. El avance de las fuerzas locales fue revertido gracias al Tratado Provisional, por el cual el rey español devolvió la Colonia a los portugueses bajo la condición de contener su avance territorial y comercial en la zona. Como puede notarse, las formas y acciones encaminadas a atender la situación oscilaron entre la guerra y la diplomacia, siendo que no siempre concordaron las posturas del gobierno monárquico con aquellas de las autoridades y actores locales. La fundación del nuevo enclave portuario marcaría el inicio de una larga contienda por

¹⁹⁷ AGN-A, *Registros de navios Siglo XVII*, Sala IX, “Listas de soldados enviados de España 1673-1691”, (45-5-17), *vid.* anexo 11; Aquí resultaron fundamentales las listas de soldados recuperadas por: PICO, “Don Juan del Pozo y Silva...”, pp. 13-88.

¹⁹⁸ PICO, “Don Juan del Pozo y Silva...”, esto aparece en un apéndice al final del número, pp. 773-774.

¹⁹⁹ AGI, C, año 1680, 5443, n.2, r.81, “Expediente de información y licencia de pasajero a Indias de José de Herrera y Sotomayor”, 8 de agosto; sobre Sotomayor: MOLINA, *Diccionario biográfico de Buenos Aires...*, p.353.

el control del territorio, con particular interés en el vaivén naval que ocurría en el Río de la Plata.²⁰⁰

En cuanto a dicho vaivén, al que ahora contribuiría el capitán y como en otras ocasiones, para establecer el costo que tendría la licencia se debieron medir los barcos que pensaban ocuparse en este caso. El tonelaje permitido al arragocés aumentó, ahora tenía derecho a viajar con dos navíos y un patache, que en conjunto sumaron un total de mil ciento treinta y siete toneladas.²⁰¹ Para permitir el viaje de los navíos “Nuestra señora del Rosario”, “San Miguel y las Ánimas” y “Nuestra señora del Popolo y santa Bárbara”, el capitán debió integrar a la Real hacienda treinta y dos mil setecientos treinta y seis pesos de a ocho, lo cual siguió una tasa de 28 pesos por tonelada (el total incluye la media anata).²⁰² En cuanto al parecer del Consulado sevillano sobre la inminente partida de este cargamento, fue claro que su postura no había cambiado, los navíos debían viajar en conserva de los galeones y el buque y mercancías tenían que estar sujetas a controles estrictos, es decir que su cantidad debía ser reducida, a fin de no afectar el desarrollo del comercio efectuado a través de los galeones dirigidos al virreinato peruano.

Si bien la solicitud de Miluti es de 1677, la licencia estaba pensada a hacerse efectiva dos años más adelante, es en ese momento cuando inicia la intervención del Consulado. A partir de ella, el Consejo ordenó a la Casa de la Contratación que rindiera un informe sobre el estado en que se encontraban los navíos del capitán y que, asimismo, valorase el daño que podría causarle al capitán naturalizado la suspensión del viaje. Una vez más, el objetivo del Consulado era que la salida de *registros* y galeones coincidiera, y para reforzar su postura, buscó que su contraparte limeña se sumara a la suplica para detener la salida de los navíos de

²⁰⁰ La fundación de la Colonia resulta un hito fundamental en la historia de la región, por lo que aquí me limito a referir las principales obras que abordan los procesos político-militares y económicos que comenzaron entonces, sobre lo segundo: JUMAR, *Le commerce atlantique...* especialmente los capítulos III y IV; PRADO, *Colônia do Sacramento...*; sobre el aspecto militar: QUARLERI, *Rebelión y guerra...*; BIROLO, *Militarización y política...*; REITANO Y POSSAMAI (coords.), *Hombres, Poder y Conflicto...*, ofrecen un detallado análisis de la frontera entre los siglos XVII y XIX.

²⁰¹ MOUTOUKIAS, *Contrabando y control...*, apéndice del cap. III.

²⁰² MOUTOUKIAS, *Contrabando y control...*, apéndice del cap. III; asimismo, MOLINA, “Una historia desconocida...”, pp.70-71.

Miluti.²⁰³ No obstante, en esta ocasión era probable que Miluti no estuviera dispuesto a llegar a un acuerdo con el presidente de la Casa de la Contratación, quien tenía la orden de persuadirlo. Lo anterior debido a que la preparación de su viaje, en noviembre de 1679, ya se encontraba bastante avanzada, con todos los gastos hechos y los navíos debidamente carenados. En efecto, Miluti había gastado ciento cuarenta mil pesos a lo largo de estas gestiones y detenerse sólo causaría un “daño insanable”.²⁰⁴ El capitán naturalizado insistió en que su viaje sería inocuo, pues no llevaría cargamento de ropa, de manera que los comerciantes limeños no tendrían motivo para anticipar el fracaso de los negocios inscritos en el circuito de Tierra Firme.

El Consejo reiteró al presidente de la Contratación la importancia de llegar a un acuerdo con el capitán de los *registros* y propuso un par de opciones. Una posibilidad era que: “el comercio tomase en sí el viaje”, es decir, que se le pagara a Miluti la cantidad que desembolsó, así, los navíos que ya estaban preparados podrían integrarse a la flota de Tierra Firme. No obstante, el Consulado no disponía de tal cantidad de dinero o no estuvo dispuesto a desembolsarlo. Otra posibilidad era permitir que fuera el Consulado quien colocara guardias para vigilar que no se llevaran más mercancías de las permitidas, quedando en sus manos la tarea de evitar posibles excesos. Esta vía tenía otro punto a favor del Consulado, ya que así tendrían información más clara sobre la composición del cargamento, misma que podrían comunicar al comercio de Lima. En todo caso, ante la negativa del Consulado se terminó por promover otro camino. Miluti podría llevar dos bajeles a Buenos Aires, pero el tercero debía, o bien incluirse en el buque de la flota de Tierra Firme, o debía darse otra licencia, específica, para que el navío fuera a alguna de las islas, se entiende, del Caribe. Miluti accedió a proceder con el ajuste, aunque no queda claro, por una parte, cuál fue la opción acordada (a finales de noviembre) ni, por otra, la razón por la que Miluti inició su viaje casi un año más tarde, en octubre de 1680.

²⁰³ MOLINA, “Una historia desconocida...”, pp. 64-69, estas discusiones son abordadas en el apartado previo a aquel dedicado al segundo viaje de Miluti y que corresponde al viaje de Miguel Gómez del Rivero.

²⁰⁴ MOLINA, “Una historia desconocida...”, p. 70.

Algunas pistas sobre lo ocurrido se encuentran en un memorial otorgado por Diego Villatoro por parte del Consulado de Lima, en enero de 1680. Allí se solicitaba que: “se le señalase tiempo para la detención”, esto es, un plazo para efectuar su salida.²⁰⁵ Por otra parte, se había dado noticia de que en Ámsterdam se estaba cargando una nave, cuyo destino también era, convenientemente, Buenos Aires. Lo anterior presenta el meollo del problema, pues la sospecha era que Miluti estaba aguardando para que su salida coincidiera, no con los galeones, sino con las naves extranjeras. Como vimos, existía una práctica efectuada por los *registros*, bien conocida, por la cual los navíos extranjeros viajaban “a su sombra y licencia”.²⁰⁶ En otras palabras, los registros encubrían y permitían la presencia de estas naves extranjeras, lo que daba pie al contrabando, por lo que la acusación era, en otras palabras, que los *registros* servían para guiar los buques enemigos a los puertos y para disimular sus intercambios. El capitán del navío extranjero podía alegar una arribada forzosa y, como hizo Miluti durante su escala en Río de Janeiro, fundamentar la necesidad de vender su cargamento en el riesgo que corrían de perderlo, o bien, podían solicitar directamente el decomiso del cargamento, lo que conllevaba una serie de procesos, muchas veces fraudulentos, que permitían blanquear las mercancías a través de una almoneda pública que, con la connivencia de las autoridades locales, resultaba en un camino adecuado para la introducción de su cargamento en las provincias.²⁰⁷ Este hecho era preocupante, considerando que la presencia de un alto número de mercancías podía provocar la indisposición de los comerciantes de Lima para bajar a la feria, una afectación a las ganancias de la flota de Tierra Firme y, finalmente, acarrearaba una de las principales consecuencias generada por tales transacciones y que era la salida de la plata por la puerta rioplatense, flujo que, idealmente, debía contenerse al camino que conectaba al virreinato con Sevilla a través del circuito centrado en el vaivén de los galeones.

²⁰⁵ Memorial referido en: MOLINA, “Una historia desconocida...”, p.71; asimismo, pueden consultarse los manuscritos de este contador de cuentas y rentas de la villa de Madrid: VILLATORO, *Copia de memoriales formados por don Diego de Villatoro...*

²⁰⁶ MOLINA, “Una historia desconocida...”, p.71.

²⁰⁷ Sobre las modalidades de contrabando y la afluencia de navíos extranjeros en Buenos Aires, durante la segunda mitad del siglo XVII: MOUTOUKIAS, *Contrabando y control...*, Cap. IV y V.

No obstante, existían noticias que aseguraban que la presencia extranjera perjudicaba de igual manera a los *registros*. Por una parte, los bienes introducidos también afectarían a las ganancias de los interesados en los *registros* y, por otra, la venta de las mercancías no se conseguiría con la misma velocidad, incrementando los gastos de operación. En efecto, para aminorar sus gastos, los capitanes de los *registros* debían regresar rápidamente a España, pero los perpetuos retrasos los obligaban a dejar parte del cargamento, sin despachar, en el puerto, y a la espera de recuperar las ganancias en futuros viajes.

Ya hemos referido que Miluti gastó cerca de ciento cuarenta mil pesos en el alistamiento de los navíos y preparación de los buques. Ahora bien, como dije, no dispongo de los registros de mercancías efectuados ante la Casa de la Contratación correspondientes a los barcos utilizados. Sin embargo, es posible adentrarnos en otro aspecto tocante al financiamiento de la empresa de contacto, uno que no pude abordar en el primer viaje. Cuando Miluti consigue la primera licencia y propone realizarla con navíos de su propiedad, una de las primeras cuestiones fue: ¿cómo consiguió el dinero para satisfacer el monto de la licencia, comprar los barcos y cubrir todos los derechos y gastos que ameritaba un viaje de estas características? Gracias a las investigaciones de Antonio M. Bernal, Guadalupe Carrasco y Manuel Bustos Rodríguez²⁰⁸ he elaborado el anexo 6 que compagina la información que presentan sobre este viaje de 1680. Dichos autores recuperan una serie de préstamos y escrituras de riesgos marítimos firmadas por el capitán para financiar la empresa que estaba por iniciar.

Efectivamente, el capitán recurrió a un abanico de acreedores para conseguir el dinero necesario, según las estimaciones de Carrasco González, Miluti había firmado diecinueve escrituras, las cuales alcanzaron un valor total de ciento cincuenta y ocho mil cuatrocientos noventa y ocho pesos escudos de plata. Esto quiere decir que el capitán estaba adeudando cantidades importantes de dinero

²⁰⁸ BERNAL, *La financiación de la Carrera...*, Cuadro 5.25 (p. 286) y Apéndice III (p. 587); CARRASCO GONZÁLEZ, *Los instrumentos del comercio...*, p. 164 y cuadro A.5.; BUSTOS RODRÍGUEZ, *Burguesía de Negocios y capitalismo...*, cuadro “Deudores de Pedro Colarte (1660-1680)”; ahora bien, las discrepancias que menciono que existen entre la información presentada por estos autores, pueden deberse a las fuentes que cada uno usa, mientras que Bernal recurre a AGI, *Consulados*, 86, Carrasco recurre al Archivo Histórico Provincial de Cádiz (AHPC), *Protocolos de Cádiz*, notarias n° 1 a n° 25, de 1650 a 1700.

antes de partir, las cuales liquidaría con las ganancias que esperaba obtener con su viaje; quince de estos préstamos a riesgo se tomaron sobre el buque, es decir, la garantía de pago eran los propios navíos, mientras que los cuatro riesgos restantes se tomaron sobre las mercancías cargadas. En cambio, es gracias a la información expuesta por Antonio M. Bernal que pueden atisbarse con claridad una serie de datos sobre los acreedores del raguseo, desde sus nombres y los montos que desembolsaron, hasta la tasa de interés que acordaron por cada crédito y los bienes con los que contribuyeron, pues algunos préstamos fueron por dinero de contado, pero otros lo fueron en especie. En cuanto a los artículos, hay escrituras por partidas de vino, herraje y clavazón, bizcocho y jamones, maderas y medicinas, esto es, en añadidura a las partidas de dinero. Existen otras escrituras que son, de hecho, las más numerosas, y que corresponden a partidas cuyo concepto era la renegociación de deudas pendientes.

Sobre esto último, estas renegociaciones indican que Miluti había contratado escrituras de riesgo previo al presente viaje, quizás, precisamente, se trate de deudas acordadas para financiar el primer trayecto a Buenos Aires. Tales adeudos aún no los liquidaba, por lo que, podemos interpretar, ahora el capitán estaba formalizando unas nuevas escrituras en las cuales no es totalmente claro si sólo sirvieron para rectificar los montos adeudados, si estaban cambiando las condiciones del plazo para el pago o si, incluso, el capitán estaba solicitando cantidades mayores que se comprometía a reintegrar una vez completara el viaje de vuelta desde Buenos Aires.

En cuanto a las personas que prestaron dinero al raguseo, importa tener en cuenta algunos nombres que ya han sido mencionados y otros que volverán a aparecer cuando demos paso a su viaje a Guatemala. En este sentido, reaparece el capitán de *registros* Miguel de Vergara, que había cargado mercancías en el viaje anterior y que ahora era parte del conjunto de personas que estaban renegociando deudas pendientes con el raguseo. No obstante, son varios los acreedores de Miluti que aparecen en este viaje como acreedores y que en el siguiente reiteran las deudas que el capitán seguía sin liquidar. Uno de ellos es don Diego Maestre (comerciante flamenco, también naturalizado español), individuo que estaba

renegociando una deuda atrasada y que exigirá el pago del dinero prestado a Miluti años más tarde. Lo mismo ocurre con Pedro Corbet, general de la Real Armada del mar Océano, y Juan I. Conique, siendo un apellido que resuena con el de Luis Ignacio de Conique, también acreedor de Miluti en su último viaje. Finalmente, Rufina de Pineda estaba renegociando la deuda pendiente con el capitán, otra acreedora que participó en el tercer viaje. En todo caso, habría que señalar que la información reunida por Antonio M. Bernal referente a estas escrituras está fechada en 1683 (años después de la salida de los navíos, mientras que Guadalupe Carrasco apunta que las escrituras por ella revisadas son de 1680), pero también, como señala este autor, fueron escrituras formalizadas: “para la expedición que hizo en 1683 a Buenos Aires y Honduras”.

Lo dicho por Bernal conlleva unas cuantas inexactitudes, pues se trató de dos expediciones y no una, además, el viaje a Buenos Aires fue previo a esa fecha y, por último, el trayecto a Honduras se efectuó cuatro años más tarde. Esto abre una posibilidad, a saber, que las deudas contraídas (con los individuos arriba mencionados) para financiar el tercer viaje se formalizaron con bastante anticipación, pero que, como veremos, al finalizar el viaje a Guatemala continuaron sin ser liquidadas. Tal situación explicaría por qué, cuando volvieron los *registros* a España, fueron precisamente estos acreedores los que exigieron las cantidades que habían prestado al arragocés. No obstante, no es del todo claro el contexto en el que se firmaron los créditos, ya que, siguiendo la fecha propuesta por Bernal, éstas se habrían acordado al regreso de Miluti de su segundo viaje a Buenos Aires y no antes de su salida al Río de la Plata o previo a su salida a Guatemala.

Dejando este problema a un lado, entre el resto de los acreedores aparecen más individuos que importa mencionar, pues son parte de un grupo de personas que continuaron vinculadas con el arragocés al participar en la preparación del viaje a Guatemala. Uno de ellos es Francisco Garrote, en este viaje a Buenos Aires participa con una partida de vino a crédito y en aquel a Guatemala participa como acreedor del capitán y uno de los fiadores del maestro del navío principal utilizado entonces. Otro comerciante y cosechero vinculado con Miluti, bastante cercano al Consulado de Sevilla, fue Cristóbal García de Segovia, que aparece entre las

personas que firmaron escrituras con Miluti en 1683, en este caso se trata de una partida de vino y aceite, un adeudo que será exigido hasta el retorno de los *registros* que viajaron a Centroamérica. Sin embargo, esta partida no parece formar parte de las escrituras comprendidas entre las deudas que se estaban renegociando.

Un último acreedor de Miluti de gran interés es uno que es mencionado por Manuel Bustos Rodríguez, a saber, el flamenco, hombre de negocios y caballero de Santiago, Pedro Colarte.²⁰⁹ Este mercader firmó con Miluti dos escrituras de riesgo, funcionando como garantías, en ambas, el barco del capitán y sus pertrechos, esto en 1680; los fiadores de esta escritura fueron el capitán del segundo navío de Miluti, Pedro Velázquez y los dos maestros, Pedro Galíndez y Mateo de Ayora. No obstante, el raguseo, siguiendo lo expuesto por Bustos Rodríguez, también aseguró con el flamenco sus dos navíos y sus pertrechos a la ida y, al regreso, también el dinero que traería como retornos. Además, Colarte otorgó un poder a Miluti, junto a Carlos Gallo Serna (que ahora viajó como comerciante) y a Alonso Gil, para que, a su nombre, procedieran a cobrar un adeudo pendiente en el puerto de Buenos Aires (por una cantidad de dinero y mercancías sin especificar). Este intercambio de favores resulta una práctica recurrente para Pedro Colarte, quien aprovecha el viaje a Buenos Aires para liquidar operaciones que se remontaban a 1663. Lo cual puede constatarse con el poder otorgado a Fernando de Mendoza Mate de Luna (pasajero en los *registros* del raguseo, que viajaba para ocupar el cargo de gobernador de Tucumán), para que éste, nuevamente a nombre del flamenco, cobrara a Sebastián de Casa de Vans (residente en Potosí) treinta y ocho mil pesos escudos de plata, producto de las mercancías que el deudor recibió para su negociación en el puerto. Así, a través de apoderados que a su vez eran miembros de las flotas de Indias, este mercader, a un mismo tiempo, pudo conjugar el envío de mercancías y el cobro de lo que quedaba adeudado por transacciones previas enmarcadas en viajes anteriores. Efectivamente, Colarte volverá a aparecer como uno de los cargadores que enviaron mercancías a Guatemala a bordo de los navíos de Miluti, como tendré oportunidad de mencionar.

²⁰⁹ BUSTOS RODRÍGUEZ, *Burguesía de Negocios y capitalismo...*, pp. 54-55 y, como señalé, en el cuadro dedicado a “Deudores de Pedro Colarte (1660-1680)”.

Aunados a estos individuos intervinieron otra serie de personas interesadas en obtener un beneficio del viaje que efectuaría el raguseo. Sobresale la participación de otra mujer, Isidora de Soto, que proveyó vino a crédito y el Tribunal del Santo Oficio que aparece en una escritura por la cual otorgó al capitán vino y dinero a una tasa de interés menor que el resto. Asimismo, habría que recuperar la participación de comerciantes vascos, como los Atocha o Antonio de Urdinola, los primeros contribuyeron con hierro y clavazón, mientras que Urdinola firmó una escritura por la cual prestó a Miluti dinero de contado.

Por último, Guadalupe Carrasco ofrece información de interés, como el hecho de que, para efectuar este viaje, Miluti sí conformó una compañía con Pedro Velázquez Larios, que sería el capitán y maestre de uno de los navíos, pero que no figura como copropietario de los barcos.²¹⁰ En este sentido, el capitán Velázquez además de sus cargos en la nave, también quedó encargado de administrar las encomiendas y consignaciones que otros individuos delegaran en la compañía. Por su parte, Miluti contribuyó con el enorme capital acumulado por concepto de las escrituras de riesgo ya referidas y, evidentemente, con los navíos a ocupar. El hecho de no ser copropietarios explica el doble criterio de participación en la cuenta de resultados de la compañía. Por un lado, en el contrato por el que quedó formalizada la compañía se especificaba que las ganancias por concepto de fletes y aprovechamientos derivados de la explotación de los navíos se dividirían en cuatro, tres cuartas partes para al arragocés y el resto para Velázquez. Por otro, en cuanto a las encomiendas y cobranzas delegadas por virtud de poderes (es decir, como el caso de Pedro Colarte), las ganancias que resultaren de ellas se repartirían por mitades.

Ahora bien, sobre el viaje a Buenos Aires dispongo de poca información tocante a su desarrollo. No obstante, un aspecto que importa rescatar es que don Juan del Pozo y Silva, sargento mayor del presidio, aprovechó el viaje de vuelta de

²¹⁰ CARRASCO GONZÁLEZ, *Comerciantes y casas...*, particularmente, p. 46, allí la autora menciona que el 30% del capital lo pidió sobre las mercancías cargadas en el navío "Ntra Sra. Del Pópulo", el 27% sobre el buque del navío "Ntra Sra. Del Rosario y San Miguel" y el 43% sobre el buque de cualquiera de los barcos. Efectivamente, no queda claro si el tercer navío con el que viajaría Miluti está siendo considerado o si se trata de una discrepancia en cuanto al número de los navíos y sus nombres.

Miluti para trasladarse a Madrid junto con su hijo Gerónimo.²¹¹ En efecto, el sargento acordó su pasaje a bordo de uno de los navíos, por el cual Miluti había cobrado, a otro de los pasajeros, la cantidad de cuatrocientos pesos. Por una parte, del Pozo y Silva aprovechó su estancia en Madrid para presentar un memorial sobre los peligros que traería la presencia portuguesa, especialmente considerando el reciente asentamiento portugués en la Colonia de Sacramento, en el: “sitio que llaman de San Gabriel”.²¹² En efecto, el sargento viajó en representación de los cabildos municipales de Buenos Aires y Tucumán para persuadir al rey de los peligros e inconvenientes que, anticipaban, traería el avance extranjero en la zona. Por otra parte, el sargento también viajó para apelar las acusaciones que resultaron en su contra a partir del juicio de residencia efectuado contra el presidente Martínez de Salazar. Este personaje había sido condenado a un destierro temporal y una multa de tres mil pesos y, ante su negativa al pago, su casa fue embargada. Por lo anterior optó por presentarse directamente en Madrid ante Carlos II para apelar la decisión del Consejo. Una última misión consistió en solicitar la merced de dos hábitos de cualquiera de las órdenes militares, para él y su hijo.

No obstante, ésta no fue la única forma en que del Pozo y Silva aprovechó la presencia de Miluti en las costas rioplatenses. El sargento estaba preparando la exportación de tres mil cueros en los navíos del raguseo “de pelo, morrudos, bien enjutos y acomodados, sin avería ni arrugas, limpios, descarnados y desgrasados”.²¹³ El registro se efectuaría a mitades entre los dos navíos, por lo cual, este personaje pagó por el flete y pasajes de su persona y un criado, un total de mil cueros de toro; no obstante, según una estimación de José María Pico, Miluti cargo un total de cincuenta mil cueros.²¹⁴ El estanciero dio inicio, en 1681, a la preparación de la corambre y a las labores de transporte de los cueros hacia los navíos del capitán de *registros*. De esta manera, los *registros* también funcionaron como medios que ayudaron a encausar, de manera directa, las solicitudes que el cabildo

²¹¹ PICO, “Don Juan del Pozo y Silva...”, pp. 72-81.

²¹² PICO, “Don Juan del Pozo y Silva...”, pp.78-79, allí el autor refiere que el memorial presentado por el sargento mayor se encuentra en: AGI, *Ch*, leg.261, mismo que transcribe en el cuerpo del texto.

²¹³ PICO, “Don Juan del Pozo y Silva...”, p. 72.

²¹⁴ PICO, “Don Juan del Pozo y Silva...”, p. 73.

de Buenos Aires o los vecinos del puerto querían presentar ante el rey. Así, como canales de comunicación y contacto, los navíos sueltos agilizaron la gestión de mercedes y títulos, al igual que la presentación de memoriales, por parte de los procuradores de los cabildos americanos, por cuya exposición buscaban alentar al rey a seguir un curso de acción sobre los negocios y problemas que eran de su particular interés.

Ahora bien, el viaje de vuelta sirve para apuntar algunos aspectos que contrastan con lo ocurrido durante el primer viaje a Buenos Aires. En primer lugar, en esta ocasión Miluti logró regresar a España con una: “fragata que fabricó en aquel puerto”²¹⁵, de nombre “la Trinidad”, y que demuestra que los obstáculos para conseguir una embarcación que facilitara sus viajes habían sido sorteados para entonces. Este hecho repercutirá en su siguiente viaje, ya que “la Trinidad” será utilizada para efectuar el trayecto y supondrá una serie de ventajas cuando sea negociada la licencia para viajar a Guatemala. Ahora bien, también quedó constancia de los pagos de derechos de entrada y salida que Miluti efectuó. En este sentido, por los navíos que lo acompañaron a la ida, Miluti pagó tres mil doscientos noventa y cinco pesos y dos reales, mientras que “la Trinidad” debió pagar por estos derechos la módica cantidad de treinta y tres pesos y seis reales.²¹⁶ En cuanto al cargamento de cueros registrado en sus navíos, en esta ocasión fue bastante superior a aquel efectuado en 1672, ahora Miluti traía veintitrés mil cueros en sus dos navíos, además de dos mil seiscientas libras de lana de vicuña, mientras que en la nueva fragata cargó mil doscientas piezas más de cueros y cien quintales de sebo. A su regreso, aunque no he podido constatar los posibles ilícitos, contrabandos o fraudes cometidos a lo largo de su travesía, Miluti no dejó de negociar el pago de un indulto bastante superior al de la ocasión previa, en este

²¹⁵ MOLINA, “Una historia desconocida...”, p. 71

²¹⁶ MOLINA, “Una historia desconocida...”, pp. 70-71, asimismo, el autor menciona que el permiso necesario para volver con esta fragata era: “con cargo de que se debiere pagar buque de la permisión se obligase a ello”. En la p. 72 menciona que por los cueros y la lana se pagaron 3mil pesos, sin especificar si se trató del costo de los bienes o si se trata de los derechos que debieron pagar.

caso, el capitán abonó por tal concepto la cantidad de treinta mil pesos de ocho.²¹⁷ Cantidad que invita a pensar que los fraudes y contrabandos habían aumentado.

En cuanto a la salida de plata por la puerta rioplatense, recordemos que, siguiendo la información expuesta en las gacetas holandesas, los retornos de plata que Miluti condujo a la vuelta de su viaje de Buenos Aires alcanzaron los dos millones de pesos. Definitivamente, tal proporción de dinero explica por qué los capitanes estaban dispuestos a acumular deudas que, aunque cuantiosas, eran necesarias para financiar un viaje que resultaría rentable. Todo ello había redundado en un margen de ganancias altísimo, con lo cual se puede comprender, asimismo, por qué las tasas de interés (aunadas al riesgo que corrían los barcos) alcanzaban, en la mayoría de los casos, un sesenta por ciento. La especulación era evidente, pues se esperaba que los retornos compensaran con creces la espera y los peligros que amenazaban una empresa de comercio de larga distancia como aquellas realizadas por los capitanes de *registros*.

Para cerrar este panorama sobre el segundo viaje a Buenos Aires, retomo la circulación de información entre ambas orillas del Atlántico. En cuanto a este aspecto y, como ocurrió en su primer viaje, la experiencia adquirida por el capitán en su segundo trayecto fue nuevamente requerida, en esta ocasión fue la Junta de Guerra la que se valió de los informes presentados por la Casa de la Contratación para determinar el sitio más conveniente para construir otro fuerte en el puerto rioplatense, novedad que fue ordenada hacia 1680 por motivo, precisamente, de la fundación de la Colonia de Sacramento. En su elaboración participaron sujetos que por “sus experiencias y conocimiento ocular” resultaban informantes de confianza, Miluti, entre otros más, ayudaron a señalar las ventajas y desventajas de los parajes de San Sebastián y San Pedro, para finalmente acordar que el mayor servicio al rey y a la ciudad-puerto se conseguiría eligiendo aquél de San Sebastián.²¹⁸ Si bien estos informes no se caracterizan por su absoluta precisión geográfica y

²¹⁷ MOUTOUKIAS, *Contrabando y control...*, apéndice del cap. III; esto mismo es referido en: MOLINA, “Una historia desconocida...”, pp. 70-71.

²¹⁸ Esta información y la cita se encuentran en: “Acuerdo de la Junta de Guerra de Indias, por el que se da cuenta a su majestad de lo que se les ofrece en vista del informe pedido, sobre el sitio más conveniente en que convendría se hiciese un fuerte en Buenos Aires”, Madrid, 17 de marzo 1685, en: PEÑA (comp.), *Documentos y planos...*, p. 214-217.

científica,²¹⁹ sí demuestran que los conocimientos geográficos, náuticos, cartográficos y aún tácticos sobre la región se fueron consolidando gracias a la participación de individuos que experimentaron *in situ* estos territorios de frontera. La monarquía obtuvo beneficios al acumular saberes importantes sobre sus provincias más alejadas, mientras que al capitán se le reconocía haber servido al rey al realizar estas acciones, un servicio que, como moneda de cambio, se tradujo en el sustento y los antecedentes para que sus posteriores empresas comerciales hacia América fueran apoyadas.

Con sus dos viajes, este capitán naturalizado participó activamente en la militarización de la frontera austral del imperio español. Fuera éste el principal interés del capitán o, con mayor probabilidad, las ganancias comerciales, los registros eran dispositivos por medio de los cuales los objetivos de ambos, capitán de navíos y Corona, convergían. Los navíos de registro respondían así a dos necesidades de gran importancia. Por un lado, implicaron un ingreso nada despreciable para las arcas del rey por concepto de las licencias e indultos pagados, el beneficio monetario conseguido de esta manera resulta evidente. Por otra parte, ayudaban a sostener un sistema defensivo y burocrático en las regiones soslayadas por el sistema de flotas y galeones, garantizando así la circulación de suministros, efectivos militares y autoridades en el imperio. En el caso de Buenos Aires, estas necesidades defensivas se tornaban imperantes, puesto que el puerto se consideraba central para garantizar la defensa de todo el espacio sudamericano, de allí la necesidad de conocer la disposición del terreno, una cuestión estratégica que no era menor, ya que implicaba un saber especializado sobre los enseres necesarios para sostener un esfuerzo de guerra (mano de obra, vituallas o productos aprovechables) y, por supuesto, las vías disponibles para acceder a esos insumos y defenderlos de otros interesados. Un ataque, o una invasión extranjera

²¹⁹ En cuanto al cúmulo de informes presentados sobre la región, sus contradicciones e imprecisiones, *vid.* GÓMEZ GONZÁLEZ, *La frontera selvática...*, p. 62-64 y CARDOSO, *Maranhão na monarquia hispânica...*, p. 72-79, este último autor apunta que muchas de las complicaciones geográficas eran, más bien, la norma y nos recuerda que determinar la ubicación exacta de un territorio (además uno fuertemente disputado) era una cuestión atravesada por la política y cultura del período, de manera que la precisión entonces añorada no dejó de ser un asunto debatido por españoles y portugueses del periodo, al respecto importan las observaciones que hace sobre esta frontera: HERZOG, *Frontiers of Possession...*, parte I.

por esta vía, eran escenarios que debían anticiparse porque se consideraba podían amenazar a Potosí o a Lima, que eran el centro productivo de la plata y la capital del virreinato meridional; conocer el territorio facilitaría su conservación. El puerto también era importante por ser el último punto atlántico desde el que se podía vigilar el paso de los navíos que intentaran dirigirse al Mar del Sur por la vía austral. En este sentido, como puede verse por la actividad de los navíos de registro, Buenos Aires había funcionado como una ruta de contacto con el Pacífico, pero por vía terrestre, ya que a través de este puerto se abasteció al ejército chileno con el objetivo de sustentar una frontera respecto a los pueblos mapuches (generalmente denominados *araucanos*) al sur del territorio.²²⁰ Buenos Aires no era entonces el único espacio trastocado por la frontera. El puerto era, en todo caso, un sitio más en una serie de asentamientos implicados en la defensa del extremo austral, lo cual evidencia que la estrategia de seguridad implementada en América consideraba la interconexión y apoyo entre las jurisdicciones que se pensaban amenazadas.

Una situación en absoluto novedosa, ya que existían distintas medidas que aseguraban el abasto del aparato bélico de los espacios afectados por el avance enemigo, un financiamiento que fue atendido, particularmente, desde los propios virreinos americanos. Una de las medidas más importantes en este sentido consistió en el establecimiento de transferencias fiscales desde cajas con altos ingresos en materia de hacienda a aquellas que, aunque tuvieran ingresos propios, requerían unos mayores, necesarios para construir fortalezas, pagar soldadas o suministrar todos los insumos necesarios para la guerra, esto era el llamado sistema de situados, es decir, traspasos entre cajas americanas destinados a financiar los medios defensivos del territorio.²²¹ Asimismo, gracias a los arriendos del situado y las averías (del Mar del Norte y del Mar del Sur) en el caso peruano o de alcabalas

²²⁰ GASCÓN, *Periferias imperiales...*, p. 47-66; GOICOVICH, “Entre la conquista y la consolidación...”, pp. 311-322, hace dos cortes al periodizar la situación de la frontera chilena, uno en 1598 y otro en 1683, el primero marca el final de la etapa que priorizaba las estrategias militares, mientras que el segundo el fin de un periodo de transición. A partir de entonces los intentos de evangelización pacífica serían predominantes. Así, este autor denomina periodo de transición a los años entre esos hitos, caracterizado por un constante debate respecto a la mejor manera de integrar a los pueblos que se hallaban al sur del río Biobío.

²²¹ La bibliografía al respecto es amplia, nos centramos en las investigaciones de: MARICHAL Y GRAFENSTEIN (coords.), *El secreto del imperio...*; para el caso del Caribe, REICHERT, *Sobre las olas de un mar plateado...*; REICHERT, “Entre la paz y la guerra...” y GRAFENSTEIN, “Situado y gasto fiscal...”.

y almojarifazgos en el novohispano, las fuentes de ingreso de este sistema defensivo continuaron siendo alimentadas, aunque no sin importantes contratiempos y cambios a lo largo del tiempo.²²² Ya fueran asentistas particulares, los consulados de comercio o los cabildos locales, la administración de los ingresos fiscales comenzó a recaer en instancias locales de autoridad, grupos con la capacidad económica y logística para administrar las rentas que debían satisfacer las necesidades de las fronteras aquí analizadas y aun de otros espacios como Chile, Panamá, Florida o el norte de la Nueva España.²²³

Por lo anterior, la situación fronteriza no terminaba allí, en las inmediaciones del puerto sudamericano. Poco a poco Buenos Aires pasó a ser el foco de preocupación militar y ya no tanto la frontera chilena (que, no obstante, siguió siendo de importancia). Este cambio se explica, en buena medida, por la fundación de la Colonia de Sacramento en 1680 por parte de portugueses, asentamiento ubicado en la costa norte de la cuenca platense y de frente al puerto español (de allí la necesidad y orden dada para que un nuevo fuerte fuera construido). Tal contexto terminó por confirmar la factibilidad del avance extranjero en Indias, justificando, de una u otra manera, la presencia militar en el Río de la Plata y su traslado a través de los registros. Lo anterior explica por qué en el segundo viaje de Miluti los pertrechos por él fletados ahora se mantuvieron en el puerto y que una buena parte viajara a Paraguay. Dependiendo de las circunstancias, se atendían los espacios que requirieran mayores apoyos, pero sin dejar de considerar que la defensa de uno era en beneficio de toda la región. Por si fuera poco, la presencia de indios sin reducir en distintas partes del territorio —principalmente al sur del río Salado— suponía otro motivo de preocupación.²²⁴ Fuera por vía terrestre o marítima, el puerto

²²² Sobre los arriendos de avería y situado en el virreinato meridional, SUÁREZ, *Desafíos Transatlánticos...*; los problemas que surgieron en torno al financiamiento de la avería del Mar del Sur son abordados en: MOLINA, “Una historia desconocida...”, particularmente que los comerciantes de Perú argumentaban que sus homólogos rioplatenses también debían contribuir a este derecho; sobre el derecho de avería reiteramos lo expuesto en el segundo capítulo de esta exposición. En cuanto al caso novohispano, recupero las investigaciones de: SÁNCHEZ SANTIRÓ, “La Armada de Barlovento y la fiscalidad...” y CELAYA NÁNDEZ, *Alcabalas y situados...*

²²³ Finalmente, importa recordar que los apoyos militares no sólo eran monetarios, *vid.* REICHERT, “Una aproximación al tema...”, pp. 119-144; asimismo, sobre tal aspecto importa recuperar: BUBNOV, SOLBES Y BRANDON (coords.), *Redes empresariales y administración estatal...*

²²⁴ Como en Chile, la cuestión frente a la integración del indio adquirió dos posibles estrategias, la militar o la llamada vía pacífica, a través de la evangelización. Al respecto pueden verse las anotaciones del presidente de la extinta audiencia de Buenos Aires José Martínez de Salazar (quien plantea la aproximación militar) y las

articulaba distintas dinámicas fronterizas, estaba en contacto directo con europeos e indios, y era la principal vía de contacto con Chile y Perú, por lo tanto, era un portal hacia los puntos más australes del imperio español.

En suma, importa tener presente que los *registros*, como medios de vinculación, sirvieron entonces para atender cuestiones militares y de comercio. La imbricación de estas dimensiones se repite en el viaje de Miluti hacia Honduras, el cual sería su último trayecto a Indias y que trataremos en lo que sigue. Ahora bien, en ambos espacios americanos se estaban construyendo rutas de contacto que podían resultar asincrónicas respecto a los vaivenes de flotas y galeones, además de ser rutas directas en el sentido de que las licencias concurrían en puertos distintos a los habilitados para el contacto, aquellos de Veracruz, Cartagena o Portobelo. En suma, vías paralelas, veredas que articularon a las provincias americanas directamente con los puertos españoles y de allí con el resto del continente europeo.

Por lo anterior, la insuficiencia del régimen regular ameritó la definición y habilitación de otras formas de participar en el contacto con Indias. Estas naves sueltas comenzaron a formar parte habitual del régimen de contacto, adquiriendo mayor formalidad en el siglo XVIII, como vimos. Por lo tanto, es claro que los atisbos del reformismo en los intercambios atlánticos españoles se encuentran en el reinado del último Austria y se prolongan a lo largo de la centuria siguiente, cuando el sistema alternativo de contacto cobró mayor protagonismo.²²⁵ No obstante, existe un elemento que caracteriza las primeras experiencias del sistema de *registros* y es la dimensión bélica que acompañaba a la comercial. El contacto con no-hispánicos en América era recurrente y no cabía duda de que tal proximidad podía traducirse en oportunidades de intercambio o alianzas indeseadas, pues las primeras esquivaban el aparato fiscal hispánico y las segundas amenazaban la integridad de

ordenes que se dieron a su sucesor, Andrés de Robles, años después, las cuales abogaban por la vía pacífica. Respectivamente: AHN, DC, año 1672, t.43, n. 13, f 3r-3v, José Martínez de Salazar, *Discurso sobre la mejor defensa del puerto de Buenos Aires*, Buenos Aires, 8 de diciembre; AGI, BA, ROP, año 1675, 3, L. 9, ff.5v-7v, “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, del Consejo de Indias”, Madrid, 20 de septiembre.

²²⁵ Reiteramos lo dicho en el capítulo 2 sobre los navíos de registro, sobre todo: LAMKIZ, “Patrones de comercio y flujo de información...”, pp.231-258; asimismo, sobre la idea de un reformismo temprano: PEARCE, *The origins of Bourbon Reform...*, capítulos 2 y 3.

los territorios controlados. Así, esta situación devela lo permeables que eran los dominios españoles en América, escasamente vigilados y ávidos de un comercio que debía efectuarse al margen del marco legal que regulaba la política comercial de la monarquía hispana. En este sentido, la impermeabilidad de las provincias, que puede entenderse como la reafirmación de ciertos límites, o fronteras, importaba a la Corona, pero no así, o al menos no siempre, a todos los individuos que experimentaron y vivieron en la proximidad de estos confines. Efectivamente y como era de esperarse, la guerra y el contrabando continuaron presentes en la vida y trayectoria del personaje que nos guía a través de las entrañas de la monarquía hispánica.

Capítulo 5

El último viaje a Indias: riesgo y conflictos en el contacto trasatlántico

Como he mencionado, el tercer viaje de Miluti en 1687 tuvo por destino las costas de Honduras en Centroamérica, particularmente puerto Caballos, espacio entonces comprendido bajo la jurisdicción de la capitania general de Guatemala. Entre el 2 de septiembre y el 17 de noviembre,¹ los tres navíos de registro, Nuestra señora del Rosario y las Ánimas, Nuestra señora del Pópulo y santa Bárbara y un patache nombrado La santísima Trinidad y santa Bárbara, fletaron en sus bodegas (que sumaban 966 toneladas) vino, aceite, cera, hierro, armas, papel, autoridades, eclesiásticos, soldados y correspondencia destinada a los litorales americanos.²

No obstante lo anterior, la gestión para preparar su travesía comenzó en 1686. ¿Qué vínculos fueron necesarios para alcanzar dicho objetivo? ¿De qué manera actuó el capitán para aparejar sus naves en función de sus intereses y los del aparato gubernamental de la Monarquía? ¿Con quiénes se relacionó? Para dar cuenta de este proceso me remito a los documentos que conforman el registro de sus navíos, es decir, los expedientes elaborados por la Casa de la Contratación que entonces servían como instrumentos para regular el trasiego de personas y mercancías involucradas en el tráfico interoceánico, así como para controlar la navegación y el corroborar el orden en que debía hacerse. Con esto en mente, el objetivo de este ejercicio es doble, por una parte busco dar cuenta de la multiplicidad de lazos necesarios para preparar y organizar un viaje trasatlántico y, segundo, una vez identificados, señalar de qué forma fueron instrumentales para

¹ XIMÉNEZ, *Historia de la provincia...*, t. III, L. V, cap. XLIX, p. 225 y s. En estas páginas, este fray relata su viaje a bordo de las naves del capitán y menciona estas fechas, aunque también refiere 1688 como el año oficial de su llegada a las provincias de Guatemala

² La reconstrucción de este viaje se ha realizado con base en los documentos que conforman el registro hecho ante la Casa de la Contratación, ubicado en: AGI, C, año 1687, 1244, n. 2, ff.1r-5r, en estos folios se encuentra el documento que abre el conjunto de expedientes, titulado: “Escritura de obligación otorgada por el gobernador don Juan Thomas Miluti y don Fernando de Masibradi para hacer viaje al puerto de Honduras de registro con dos navíos nombrados Nra. Sra. del Rosario San Miguel y las Ánimas y el otro Nra. Sra. del y Pópulo y Santa Bárbara y un patache nombrado La santísima Trinidad y Santa Bárbara”.

alcanzar los objetivos que buscaban satisfacerse con una empresa como aquella del capitán raguseo.

La reconstrucción de los lazos se ha efectuado con base en la documentación referida, pues estos “registros”, además de listar a las personas que cargaban mercancías (por su cuenta o en nombre de otras), la cantidad de éstas y a quién debían entregarse en el puerto de destino, también incluyen diversos nombramientos, poderes y escrituras de obligación que el capitán formalizó (o sus apoderados) con distintas personas e instituciones a lo largo de la preparación del viaje a la provincia de Honduras. La suma de estos documentos da forma al contrato que el capitán raguseo acordó con la Casa que, como dije, era la principal encargada de regular el contacto entre ambas orillas del Atlántico y particularmente vigilante del trasiego de bienes y personas. Por lo tanto, los registros de navíos son una vía de acceso al “mundo relacional” utilizado por el capitán para preparar sus naves y emprender el viaje a Indias, pero también permiten señalar las dinámicas que sostenían a los contactos ultramarinos, sus características y funcionamiento.

Ahora bien, estas relaciones, como veremos, no se efectuaron exclusivamente con mercaderes o personas cercanas a la actividad económica (como otros capitanes, comerciantes, prestamistas o factores) sino que existe una diversidad de personas involucradas que se alejan de dicha esfera “económica” y que resultan tan importantes como aquellas que llenaron las bodegas de los navíos con textiles, vino, aceite, cera, papel o hierro. Lo anterior no resulta extraño cuando consideramos que la finalidad que tuvo el viaje iba más allá del llano beneficio mercantil.

➤ **La gestión de la licencia de viaje a Centroamérica**

El proceso inicia con la vinculación de Miluti con las principales instituciones hispánicas dedicadas a la administración de los territorios americanos, la Casa de la Contratación y el Supremo Consejo y Cámara de Indias. El capitán raguseo hace referencia a las conferencias que mantuvo con el presidente de la Casa, Pedro de Oreitia y Vergara, y el memorial que entonces presentó ante el Consejo

de Indias, el cual era una versión preliminar de la licencia que buscaba obtener. Este memorial pasó por manos del secretario del Consejo, Antonio Ortiz de Otálora, para que fuera evaluado por la Cámara de Indias, por su parte encargada de la provisión de cargos civiles y eclesiásticos en los dominios españoles. Una vez valorado el memorial, la Cámara lo regresó al presidente de la Contratación con el añadido de que quedaba aceptada la propuesta y por lo tanto concedía la licencia al capitán de acuerdo con las obligaciones y condiciones que quedaban contempladas en los diecinueve puntos del memorial, sólo que ahora este documento pasaría a conformarse en una escritura de obligación, un asiento que sería firmado por Miluti y el segundo oficial al mando en la travesía. Así, como ocurría con los arbitristas y las propuestas para establecer compañías comerciales, lo que estaba dando pie a la licencia fue una propuesta (el memorial) nacida de un particular y así como las propuestas de los arbitristas eran evaluadas por las instituciones de gobierno (antes hice referencia a las distintas juntas de gobierno), fue la Cámara de Indias la que determinó que el proyecto era uno admisible, por lo que se podía alcanzar un acuerdo con el capitán Miluti. Lo anterior demuestra un claro contraste precisamente con las propuestas hechas previamente para establecer compañías comerciales. Miluti, a diferencia de muchos antecesores, consiguió empujar su iniciativa, sin lugar a duda.

Así tenemos un primer lazo entre ambas instituciones y el capitán, uno que da cuenta de los beneficios que las partes buscaban obtener con la concesión de la licencia de viaje a Centroamérica y que quedaban expuestas en la escritura final. Aquí recupero los aspectos más significativos de dicha escritura. Por su parte, Miluti debía pagar una cantidad considerable de dinero para obtener el permiso, monto que alimentaría las arcas del rey. Esto a diferencia de las propuestas de Compañías, donde parte de lo que normalmente resultaba problemático para su concreción era, de hecho, su financiamiento. Al mismo tiempo, con este viaje se revitalizaría el contacto entre la Península y las provincias americanas para abastecerlas de productos de primera necesidad, pero también de armas y autoridades. En suma, el presidente de la Contratación conseguía así unos ingresos fiscales y aportaba al interés de aumentar la

seguridad y aprovisionamiento de los territorios ultramarinos. Ahora bien, el capitán, además de obtener la autorización para comerciar con una región ajena a los circuitos comprendidos dentro del entonces sistema de contacto trasatlántico (las Flotas y los Galeones), también consiguió que le fuera ratificado su nombramiento como gobernador de navíos y, además, que le fuera concedida la capacidad de nombrar a quienes serían sus subordinados directos en este viaje.

En cuanto a la cantidad que debía pagar por la licencia, ésta se calculó en función de la suma de toneladas totales de los navíos utilizados. Por ello el capitán se comprometió a pagar 13 ducados de plata por cada tonelada de los primeros dos navíos, con 857 toneladas totales (11mil 141 ducados, equivalentes a 15mil 318.875 pesos) y 10 ducados por cada una de las 109 toneladas del patache (1mil 090 ducados o 1mil 498.75 pesos), en total: 12mil 231 ducados (16mil 817.625 pesos plata de ocho reales). La diferencia entre los costos por tonelada responde a que el patache era de fábrica “natural”, es decir, se construyó en territorio hispánico, en la ciudad de la Trinidad y puerto de Santa María del Buen Aire (Buenos Aires); lo cual permite suponer que Miluti consiguió este patache durante su segundo viaje a Sudamérica, asimismo, indica que las dificultades que encontró en su primera estancia en el Río de la Plata, cuando también quiso conseguir una embarcación,³ en la segunda parecen ya superadas.⁴ Mientras tanto, la “extranjería” de las otras naves, (según indican las visitas de salida efectuadas por la Casa, los dos navíos eran de origen holandés) representaba el pago de un derecho de otros tres ducados por cada tonelada, una política por parte del gobierno hispánico orientada a compensar el recurrente uso de embarcaciones extranjeras en un periodo en el que la necesidad las había hecho preponderantes en la Carrera a Indias.⁵

Ahora bien, al monto final de la licencia debemos añadir dos consideraciones. Primero, Miluti consiguió que le fuese descontada una cantidad que pagó de más por concepto de 83 toneladas cuando obtuvo la licencia del viaje

³ Esto se abordó en el apartado de dicho viaje.

⁴ AGI, C, año 1687, 1244, n. 2, ff.2r-3r, “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz con las naos del cargo del gobernador Miluti para Honduras”.

⁵ ALFONSO MOLA, “Armadores y flota mercante...”, pp. 495-497; GOODMAN, “Armadas in an age of scarce resources...”, pp. 49-76; GARCÍA FUENTES, *El comercio español...* pp. 188-190, 195, 203-207.

inmediatamente anterior, equivalente a 2,324 pesos (28 pesos por tonelada, más del doble de lo que ahora se le exigía pagar). Considerando que el patache fue fabricado en Río de la Plata y el motivo del descuento a aplicar al total del monto de la licencia, resulta claro que los viajes a Buenos Aires estaban reportando resultados positivos para el capitán en la forma de medios materiales para continuar sus empresas, e igual de importante, en la forma de un historial del cual valerse para negociar con la Corona y la Casa de la Contratación. Estos antecedentes afirman su posición como un asentista recurrente y efectivo. En segundo lugar, el monto final fue alterado por el destino del viaje y las circunstancias en las que el capitán lo efectuaría. Para llegar a Guatemala debía atravesar el Atlántico, adentrándose en el mar Caribe, un espacio susceptible a transformarse en escenario de hostilidades, por lo que el riesgo era alto. Así, en vista del peligro latente que podía concretarse a lo largo del trayecto, el capitán también consiguió que le fuese otorgada una ayuda de costa por la nada despreciable cantidad de 6mil ducados (8,250 pesos), la cual sería concedida por las cajas de México o Veracruz; para realizar este cobro el capitán nombró como su apoderado al gobernador don Bernardo de Peña.⁶ Hacer uso de las vías legales abrió al capitán la posibilidad de que una parte de su empresa fuera financiada por una caja real localizada en América. Este aspecto ya resulta recurrente, pues algo similar pasó en sus trayectos a Sudamérica, donde la caja de Buenos Aires cubrió el costo de las armas por él transportadas y que tenían por destino la provincia de Chile. Ahora era la caja novohispana la que se veía comisionada a financiar parte de la defensa centroamericana; otro aspecto que también resulta recurrente.⁷ Por último, Miluti estaba obligado a pagar la media anata por su nombramiento como gobernador de los registros: “con las excepciones y prerrogativas que se estila a semejantes gobernadores y cabos

⁶ AGI, C, año 1687, 1244, n. 2, ff.2v-3r, “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...”.

⁷ Sobre el papel de Nueva España en el financiamiento militar y defensivo del Caribe, nos remitimos a los libros mencionados en el capítulo previo: MARICHAL Y GRAFENSTEIN (coords.), *El secreto del imperio español...*; REICHERT, *Sobre las olas de un mar plateado...*; CELAYA NÁNDEZ, *Alcabalas y situados...*.

como las tuvo en el viaje a Buenos Aires”.⁸ La media anata sería calculada “de lo que importare todo el dinero de las toneladas de los dichos navíos y patache”, a lo cual también se sumaron dos pesos por tonelada que correspondían al seminario de mareantes. Con ello se estaban acordando los últimos detalles de este requisito para viajar con navíos de registro. La licencia totalizaba (considerando ayudas y descuentos) 4,541 ducados y 2 reales, una suma bastante menor en comparación a los montos pagados por las licencias obtenidas para sus dos primeros viajes. A este total se añadieron 1,934 escudos y 2 reales para el seminario de mareantes y 2,905 reales y 31 maravedíes por la media anata. Esta última cantidad es ligeramente menor al 2.5% acordado, pues en su viaje anterior ya había pagado la media anata de las 83 toneladas y, por lo tanto, una parte del derecho ya estaba cubierto y como resultado le fue descontada una cantidad proporcional.⁹ Miluti, una vez efectuados los pagos acordados, pudo seguir adelante con la preparación de su trayecto trasatlántico.

➤ **La dimensión militar: La defensa de la monarquía y seguridad del viaje**

Pasemos a otro de los elementos contemplados en la escritura de obligación presentada por Miluti, esto es, el servicio militar que el capitán ofreció al rey como parte adicional de su travesía. Miluti se obligó a servir al monarca con el traslado de armas, pertrechos y soldados “sin flete alguno”, pensados para engrosar el aparato defensivo de Honduras. Sin embargo, el riesgo de sufrir algún percance en el trayecto, resultado de la presencia de posibles enemigos, alteró aún más las características finales del conjunto de embarcaciones, minando sus posibilidades como empresa primordialmente comercial, algo que Miluti tenía muy presente, pues pedía que:

⁸ AGI, C, año 1687, 1244, n. 2, ff.2r-2v, “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...”.

⁹ AGI, C, año 1687, 1244, n. 2, ff.3r. y 6v. “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...”. Considerando que se trata de una media anata a razón de 2.5% del total de los derechos a pagar por las toneladas, esto resulta en 305 ducados (420.5 pesos), si añadimos los dos pesos por tonelada referidos (que, no obstante, como señalo, se contabilizan como escudos), puede calcularse que Miluti abonó cerca de 2mil 352.5 pesos por estos dos conceptos. La reducción causada por la media anata de las 83 toneladas sólo afectaría ligeramente al total de la licencia, en aproximadamente 58 pesos.

[...] en atención a hacer este servicio a tanta costa, como se deja considerar, y los muchos empeños que he de contraer, sea con moderación competente la remisión de gente y pertrechos, de forma que no se me ocupe la mayor parte del buque en estas obligaciones.¹⁰

Los enseres bélicos ocuparían tonelaje que de otra forma sería usado para mercaderías (que eran de manera oficial vino, aceite, cera y productos de hierro). Además, para asegurar que estas obligaciones no resultaran demasiado onerosas, el capitán puntualizaba que los pertrechos que él “hubiere de comprar y necesitare” para preparar sus navíos: “han de ser con la excepción y franqueza que gozan todos los navíos merchantes de la Carrera”.¹¹ Situación que remarca la imbricación de aspectos marciales y comerciales en su empresa, pues los beneficios derivados de su condición mercantil estaban facilitando el cumplimiento de los servicios acordados con la Casa y el rey. De cierta manera, los navíos de registro fueron “instrumentos de guerra y comercio”, es decir, embarcaciones que, incluso en sus aspectos más técnicos, debían ser capaces de responder a ambos propósitos.¹² Aquí la cuestión para Miluti era asegurar que las obligaciones militares no resultaran en un mayor detrimento de sus objetivos comerciales.

Ahora bien, para atenuar el “gran riesgo” que se avecinaba, el servicio militar también comprendió la defensa de las naves y sus tripulantes durante la travesía. La mayor seguridad se consiguió acordando que Miluti llevara sus buques con cierto número de piezas de artillería, de la siguiente manera: 44 piezas de fierro, 2 de bronce y 18 pedreros de bronce en el primero de los navíos; 38 de fierro, 2 de bronce y 12 pedreros de bronce en el segundo (todos de la misma fundición de Nápoles); mientras que el patache debía cargar con 8 piezas de fierro, las municiones, pertrechos y armas de la infantería. En este sentido, el apoderado de Miluti en Sevilla, Francisco de la Cueva, quien era el procurador de la Casa, señaló que: “considerando las noticias de Indias de las fuerzas con que los piratas corsean aquellos mares y a las que ha visto en cartas del señor virrey Marqués de la Laguna [...] tiene por del mayor acierto del servicio de su majestad y del

¹⁰ AGI, C, año 1687, 1244, n. 2, f.3v, “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...”.

¹¹ AGI, C, año 1687, 1244, n. 2, ff.4r-4v, “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...”.

¹² VALDEZ BUBNOV, *Poder naval y modernización...*, cap. I.

comercio crecer su armamento [...]”, razón por la que pedía: “que de la artillería de la avería se le presten diez y ocho piezas de fierro”, las cuales acordó restituir al regreso de su viaje o, en caso de pérdida, su valor proporcional.¹³ Con este préstamo quedaba satisfecho el número de piezas propuestas con creces, ya que el primer navío terminaría por viajar con 48 piezas de fierro, el segundo con 44 y el patache cargaría con otros 12 pedreros de fierro. Esto significa que la artillería de la flota repuntaba las 100 piezas de fierro, 4 más de bronce y 42 pedreros, según como lo indican las últimas visitas de salida de cada embarcación.

Este escenario nos aproxima a otra serie de vínculos a los que el capitán recurrió para solucionar este obstáculo. Para satisfacer este aspecto de su empresa Miluti se apoya en el procurador de la Casa, Francisco de la Cueva, quien realiza la solicitud necesaria, pero también otorgó un poder al maestre de la embarcación “Nuestra señora del rosario y las ánimas”, Juan Martínez de Berra. El poder sirve para salvar el problema de la distancia que separaba a Miluti de Sevilla. Efectivamente, Martínez de Berra se encargaría de efectuar la gestión ante la Casa de la Contratación para recibir de manos de los ministros de ella las piezas solicitadas.¹⁴ Con esto queda reflejado que el papel de la Casa no se limitó a la validación y entrega de la licencia para viajar, sino que participó en la disposición de la defensa requerida por motivo del contexto bélico que ponía en riesgo los objetivos del viaje en su conjunto. Más adelante veremos que el papel de maestre no se limitó a recibir la artillería de las naves.

Continúo con el aspecto militar. En cuanto a la infantería, Miluti se comprometió a levantar dos compañías de noventa hombres para la guarnición de los barcos, “pagados, socorridos y sustentados *a mi costa* de ida, estada y vuelta” declaró el capitán.¹⁵ Estas compañías fueron su responsabilidad y quedaron bajo

¹³ AGI, C, año 1687, 1244, n. 2, ff.17r-17v, “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...”, No resulta claro cómo conoce la información proporcionada por el Marqués.

¹⁴ AGI, C, año 1687, 1244, n. 2, f.15r, “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...”.

¹⁵ AGI, C, año 1687, 1244, n. 2, ff.2r, “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...”. Las cursivas son mías. El capitán refiere que los soldados tendrán el mismo sueldo que el señalado para: “los que navegan en la carrera de Indias”, misma cantidad que se compromete a pagar a la gente de mar. El sistema de reclutamiento “a costa” de un particular fue preponderante a finales del siglo XVII, por este medio, a cambio de alistar una cantidad de soldados, el privado obtenía un nombramiento como oficial del ejército (con los “suplimentos” necesarios en caso de no cumplir con la experiencia militar o antigüedad

su mando, como ya se mencionó, el capitán Miluti fue nombrado gobernador de los registros, precisando que cualquier otro capitán u oficial: “haya de estar a mi orden [...] por lo mucho que conviene no haya disputas ni embarazos”.¹⁶ Asimismo, aquí inicia el interés de Miluti por dar forma a su planta de subordinados, pues en el cuarto punto de la escritura de obligación, además de solicitar que fuera nombrado gobernador de los navíos de registro, también pidió que don Fernando Masibradi viajara en el navío “Nuestra señora del Pópulo y santa Bárbara” como su segundo al mando y que por ello recibiese el rango de capitán de mar y guerra. El lazo que unía a estos individuos está atravesado por la pertenencia de ambos a los ejércitos del rey, esto es, tienen un vínculo corporativo. Por este lazo Masibradi obtuvo un nombramiento de peso y, al igual que el capitán Miluti, una vía de ascenso en la carrera de las armas. Por su parte, Miluti quedaba con la seguridad de que la principal autoridad a bordo de este barco sería una “en quien concurren todos los requisitos necesarios para el servicio de su majestad y *mi mayor satisfacción y confianza*”.¹⁷

Este escenario se repitió con el capitán que viajó en el patache “La santísima Trinidad y santa Bárbara”, ya que el individuo asignado a esta posición fue el sobrino de Juan Tomás Miluti, el capitán Juan Clis Miluti (en adelante me referiré a este personaje por su primer apellido). En contraste con Masibradi, ahora es un vínculo familiar el que probablemente facilitó que Juan Clis formara parte de los oficiales a bordo. Un puesto que no parece requerir una persona de “las experiencias, calidad y satisfacción necesarias” que Miluti alude sobre su segundo al mando, pero que por lo mismo pudo ser susceptible a ser ocupado por alguien

requerida) así como todos los títulos para nombrar a la oficialidad de la compañía, *vid.* RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, “Patentes por soldados...”; ANDÚJAR CASTILLO, “Empresarios de la guerra y asentistas...”; RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, “Asientos y asentistas...”, pp. 61-98; HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, “*Contractor State*. Carrera de Indias...”, pp. 141-174; JIMÉNEZ ESTRELLA, “Los nuevos bellatores de Su Majestad...”; obras mencionadas en el capítulo 2.

¹⁶ AGI, C, año 1687, 1244, n. 2, f.4r, “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...”.

¹⁷ AGI, C, año 1687, 1244, n.2, f.2v, “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...”. En la documentación Miluti resume la carrera militar de este personaje: “[...] natural de la ciudad de San Sebastián de la provincia de Guipúzcoa, que ha ocupado en la Armada del Océano y ejército de Sicilia los puestos de capitán de infantería española [...] hoy es actual capitán de la maestranza de la naval de Flandes que ejerce de cuatro años a esta parte”. Las cursivas son mías, Miluti también establece a Masibradi como la persona en quien recaerían todas sus responsabilidades en caso de ausencia o por algún otro percance.

cuya carrera o nombramiento apenas son mencionadas en la documentación, un bisoño. En todo caso, lo anterior implica que cada una de las naves llevó al frente a una persona allegada al gobernador. Así la planta de oficiales militares va constituyéndose en función de las recomendaciones que el capitán raguseo empuja, por lo que los vínculos personales, aquellos que son de su confianza, inciden en la configuración que finalmente tendrían los altos mandos de los buques.

La cadena de mando se completó con la solicitud que hizo Miluti para tener facultad para nombrar dos alféreces, dos sargentos y otros oficiales menores para sus compañías. De esta manera, el asiento del capitán Miluti para viajar de registro a Guatemala incluyó cláusulas que semejan asientos de reclutamiento en tierra, en este caso se trata de uno para la leva de compañías militares de infantería. En el último par de décadas del siglo XVII, los asientos para la provisión de soldados fueron una forma recurrente para ascender en los escalafones de los ejércitos del rey, como vimos, de manera que los grados militares estaban sujetos a una política de venalidad, pero cuya moneda de cambio estaba dada por el número de reclutas reunidos. Efectivamente, la contraprestación dada a quienes suministraban hombres al monarca por medio de estos contratos ya no era, al menos no principalmente, una remuneración económica, situación que predominó a finales del XVI y principios del XVII. Para la segunda mitad del XVII, a cambio de brazos para la guerra se obtenían con mayor regularidad hábitos militares, cargos y empleos o incluso títulos de nobleza.¹⁸ Lo cual hace pensar en los beneficios que todo esto supuso para Miluti, comenzando, claro está, por su nombramiento como gobernador, pero también el haber logrado obtener el grado de capitán para personas de su círculo más próximo, así como, finalmente, el despacho de las *patentes en blanco* necesarias (los títulos) para integrar el resto de la oficialidad militar de ambas compañías. En este sentido, como los nombramientos quedaron a su entera discreción, posiblemente ayudaron al capitán a cumplir con mayor facilidad los servicios acordados, pues era práctica común que dichos títulos

¹⁸ RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, *Patentes por soldados...* p. 47; JIMÉNEZ ESTRELLA, *Los nuevos bellatores...*, p. 367-413.

alimentaran una “venalidad privada” por la cual un capitán ofrecía las patentes en blanco a terceros interesados en ellas (ya que formar parte de los ejércitos reales implicaba honores, privilegios e inmunidades), quienes a cambio proporcionaban una parte o la totalidad de los efectivos necesarios para completar la recluta, o bien dinero para su sustento u otro aspecto afín al abastecimiento requerido.¹⁹ En efecto, existía más de una moneda de cambio con la cual servir al rey, pero también para ser remunerado.

Tal situación remarca que los registros no fueron una modalidad de contacto transoceánico limitada a reportar beneficios económicos. En ellos la dimensión comercial convergió con la militar, y esta última dio pie a que los asientos fueran ocasiones apropiadas para que los partícipes robustecieran su *cursus honorum* auxiliando al rey. Con esto en mente, es fundamental considerar que las motivaciones e intereses que Miluti tuvo para realizar sus viajes no se constriñeron necesariamente a los beneficios esperados del intercambio mercantil con indias (resultado de compraventas, fletes o comisiones), también deben valorarse los privilegios, cargos y recompensas que le fueron concedidos para la eficaz ejecución del asiento y que tuvieron una repercusión inmediata, pues se estaban haciendo efectivos desde la concertación misma de la licencia y sus condiciones, es decir, antes siquiera de finalizar el viaje con éxito. De cualquier manera, la situación del capitán raguseo indica que sus servicios fueron retribuidos de múltiples formas, desde ganancias económicas derivadas de sus primeros viajes, hasta ascensos en los escalafones del ejército por su papel como proveedor recurrente de hombres, bienes y servicios para las necesidades del rey. Un último aspecto de interés es que el nombramiento del capitán y el compromiso de levantar dos compañías implicó que, para realizar esta labor, otras personas más allá de quienes acordaban el asiento y licencia de viaje (el capitán y la Casa de la Contratación) pudieran beneficiarse con los nombramientos militares de capitán, alférez o sargento; una cadena de ascensos, por lo que el nombramiento de Miluti como gobernador no es en última instancia una merced individual.

¹⁹ RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, *Patentes por soldados...* p. 47; JIMÉNEZ ESTRELLA, *Los nuevos bellatores...*, p. 367-413.

En cuanto al beneficio que estas prevenciones supusieron para la Monarquía, al menos desde la perspectiva de este militar naturalizado, era que todo lo anterior, pero particularmente la presencia de un patache, sería “de mucha consecuencia para el juicio que pudieren hacer los enemigos”, es decir, los haría pensar dos veces antes de atacar, pues los tres navíos irían bien equipados de soldados y armados de guerra, Miluti dice: “en forma de capitana y almiranta”.²⁰ Con ello insiste en que las naves viajarían como si se tratase de las flotas de Nueva España o los galeones de Tierra Firme, igual de protegidos, igual de seguros ¿Eran necesarias tantas precauciones? ¿A qué escenario se refería el virrey de la Nueva España y por qué era prudente que las naves estuvieran listas para la guerra, aún si esto socavaba las posibilidades mercantiles de la empresa?

Aumentar las capacidades bélicas de los registros era, al menos en parte, una solución a las continuas demandas hechas por el entonces presidente de Guatemala, don Enrique Enríquez de Guzmán, para quien la situación defensiva era delicada. En 1684 solicitó al virrey de Nueva España (informando de ello al rey y al Consejo de Indias) que la Armada de Barlovento, “mientras no tuviese mayores empleos”, recorriera toda la costa continental del Mar del Norte que quedaba bajo su vigilancia, de Campeche a Costa Rica, pero muy especialmente: “Roatán, Útila y la Guanaja y Mosquitos [...] por lo importante que es aventarlos [a los corsarios] de estas guaridas donde hacen sus juntas y se refuerzan y salen a sus robos e invasiones”.²¹ El presidente advertía a sus superiores que, por noticias de vigías situados en Comayagua y Campeche, el riesgo de un ataque era inminente, los enemigos estaban, sin exagerar, a la vista. Asimismo, remarcó la importancia económica y geoestratégica de dichos espacios, pues la presencia enemiga en los parajes y ensenadas tenía muchas formas:

[...] nunca faltan corsarios a carenar sus embarcaciones, pescar tortuga y prevenirse de otros bastimentos que les traen a vender de Jamaica y otras partes y [pueden] hacer tiempo para sus presas e invasiones. Y con el seguro de que la Armada de Barlovento no llega a estas partes, se guarecen y abrigan en estas islas para sus insultos.²²

²⁰ AGI, C, año 1687, 1244, n.2, f.2v. “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...”.

²¹ AGI, G, año 1684, 29, r.1, n. 14, 8f. “Cartas de Audiencia”, 1684-08-06.

²² AGI, G, año 1684, 29, r.1, n. 14, 8f. “Cartas de Audiencia”, 1684-08-06.

Destaquemos que estos usos también se dieron en Buenos Aires, particularmente en las islas Maldonado, de Flores, de los Lobos, Pipa y San Gabriel, pues sirvieron a enemigos y vecinos para efectuar contrabando, guarecerse, reposar, reparar naves y suministrarlas con agua y alimentos.²³ La falta recurrente de una fuerza militar que obligara a los extranjeros a abandonar definitivamente estos espacios (o bien la falta de colonos que las ocuparan) tuvo por resultado una coexistencia con la que debió lidiarse por otros medios.

De vuelta en Guatemala, considerando la amenaza latente y que los vasallos del rey de estas provincias: “contribuyen con no poca porción a los gastos de la Armada” (Enríquez de Guzmán se refiere al “derecho de Barlovento”) el socorro y presencia del aparato defensivo estaba más que justificado, pues serviría para que los vecinos y moradores de toda la región: “tengan consuelo de verle en sus costas y puertos donde han recibido tanto daño de enemigos”.²⁴ De hecho, esta situación de amenaza afectó directamente a los capitanes que, como Miluti, viajaron previamente a Guatemala con navíos sueltos. En sus cartas,²⁵ Enríquez de Guzmán comunicó al rey y el Consejo de Indias que, según un informe que el gobernador de Cartagena le había enviado en una balandra ese mismo año de 1684, el “cosario Lorenzo” (Laurens de Graaf, Lorencillo) tenía en la mira los navíos de registro del capitán Diego Pérez Garayo,²⁶ por entonces resguardados en la jurisdicción del presidente. En el cuadro 4 quedan desglosados los registros que viajaron a Honduras entre 1645 y 1683, en ellos se incluye el viaje de Garayo.

²³ MOUTOUKIAS, *Contrabando y control...*, p. 23-24.

²⁴ AGI, G, año 1684, 29, r.1, n. 14, 8f. “Cartas de Audiencia”, 1684-08-06.

²⁵ AGI, G, año 1684, 29, r.1, n.25, “Cartas de Audiencia”, 1684-08-06, f. 1r-1v; AGI, *Guatemala*, año 1684, 29, r.1, n.31, “Cartas de Audiencia”, 1684-08-07.

²⁶ Juan Mateo Pérez Garayo aparece como el personaje que obtuvo cuatro licencias para viajar con navíos de registro a Honduras (ver más adelante), sin embargo, en la documentación se hace referencia a quien comandaba las naves que se encontraban en Guatemala como “capitán Diego Pérez Garayo”, quien seguramente conservó algún lazo familiar con Juan Mateo, pero que no he podido corroborar.

Cuadro 4: Registros de ida de las naos sueltas que fueron a Honduras, años de 1645-1683

AÑO	MAESTRES	NAVÍOS
1645	Bartolomé de la Cruz	Nao: El Santísimo Sacramento y la Limpia Concepción
1646	Nicolás de Cárdenas	Urca: El Santísimo Sacramento y la Limpia Concepción
1651	Luis de Torres (dueño de las naves)	Saetía: San Francisco de Paula
1654	Pedro de Arana Juan de Peredo Álvarez	Nao: El Santísimo Cristo del Buen viaje Nao: San Juan Evangelista
1660	Juan de Iturria	Nao: San Juan Bautista y San Pablo
1664	José de Castro	Nao: La Magdalena
1683	Juan Mateo Pérez de Garayo	Nao: La Santísima Trinidad y Nuestra Señora de Aránzazu

Fuente: AGI, *Contratación*, 1590, Registros de Ida a Honduras (1645-1683). Elaboración propia.

De hecho, Enríquez de Guzmán también subrayó en su carta que este “cosario” fue quien capturó los navíos previos a los del capitán Garayo, aquellos de don Sancho Ordóñez de Avilés (aunque no aparece en el cuadro, sí viajó a Honduras en 1681).²⁷ Lo que finalmente hizo el presidente ante la presencia enemiga está en consonancia con la ausencia de la Armada de Barlovento, pues esta situación justificó que, para su protección, Enríquez diera licencia a los registros de Garayo para pasar a Veracruz o a La Habana, una decisión que los salvó “milagrosamente”, pues se supo que los piratas ya los acechaban en la isla de Roatán. La valoración del presidente de la Audiencia de Guatemala era clara, los registros eran botines atractivos y fáciles para los enemigos, por lo que no debían continuar viajando completamente inermes:

[...] estos navíos de registro siempre traen poca defensa y prevención, y mientras no vinieren con fuerza de infantería pagada se los han de llevar los cosarios que están ya cebados en esta presa, y en no enviándolos el Consulado de Sevilla con orden de Vuestra Majestad en esta forma, sólo servirá de aumentar las fuerzas al enemigo y acabarse de arruinar el comercio de estas provincias. Y tengo por cierto que con lo sucedido ninguno se arriesgará a venir al Golfo si en esto no se toma resolución y se da la providencia necesaria para que no cese este tráfico.²⁸

Esto es un llamado al rey y a la corporación mercantil sevillana para que resolvieran este problema defensivo, pero también para los capitanes de dichos registros en atención al rango militar que poseían, pues el presidente de Guatemala mencionaba que además del “general beneficio” que significaba asegurar “las haciendas de venida y vuelta”, sería positivo para la región que durante la estadía de los registros: “que ha de ser más de un año, limpien estas costas e islas de los continuos cosarios que los infestan”.²⁹ Demandas que Enríquez de Guzmán compartía con los gobernadores de Buenos Aires, pues fue

²⁷ Este personaje aparece como administrador del navío Nuestra Señora de La Consolación, cuyo maestre fue Pedro Dionisio Sese, quien viajó a Honduras, pero en conserva de los galeones del Marqués de Brenes en 1681, de manera que no aparece como “navío suelto”, aunque sí tenía esta región por destino. Una vez en Guatemala fue capturado por el pirata Lorencillo, como afirma Enríquez de Guzmán y como se indica en el registro del navío, AGI, C, año 1681, 1236, N.2. f. 1r. “Registro del navío: “Nuestra Señora de la Consolación”, Sancho Ordóñez, por otra parte, fue uno de los pasajeros de Miluti hacia Guatemala pocos años después y viajó para tomar el cargo de gobernador de Honduras que obtuvo a cambio de la fábrica de dos naves guardacostas (más delante se menciona este personaje).

²⁸ Los ya referidos: AGI, G, año 1684, 29, r.1, n.25, “Cartas de Audiencia”, 1684-08-06; AGI, *Guatemala*, año 1684, 29, r.1, n.31, “Cartas de Audiencia”, 1684-08-07.

²⁹ AGI, G, 29, año 1684, r.1, n.31, Cartas de Audiencia, 1684-08-07, f. 1v.

común que esas autoridades también hicieran esta exigencia durante la estadía de registros armados en las costas rioplatenses.³⁰ En el parecer de la mayor autoridad centroamericana, este contexto implicaba entonces la posibilidad de que estos navíos sirvieran como oportunos sustitutos de la Armada de Barlovento, la cual brillaba por su abandono e ineffectividad. El problema estaba en que, mientras ninguno de estos medios fuese eficaz, la mejor opción era encontrar resguardo en puertos americanos mejor defendidos.³¹

Aquí importa remarcar que Enríquez de Guzmán insistió en la dimensión económica de estos problemas defensivos. Sin una protección adecuada, el circuito entre Guatemala y España quedaría perjudicado y con ello vendría la “ruina” del comercio de las provincias centroamericanas. Lo anterior era aún más preocupante en la medida en que los intercambios interamericanos estaban restringidos, particularmente el contacto entre Cuba y Guatemala, que quedó prohibido desde 1676.³² Esta limitación deriva del contrato acordado entre los comerciantes de Sevilla y el rey para el alistamiento de las flotas y los galeones de Indias, que en principio sería válida por los próximos cinco años, pero que se alargó por el resto del siglo. Efectivamente, se indicaba que la navegación de La Habana a Veracruz y a Honduras debía contenerse a los ritmos de las escuadras enviadas desde España, es decir, la circulación de mercancías entre espacios americanos no debía alterar el monopolio sobre los espacios americanos ni la escasez de mercancías con la que éstos debían hallarse, idealmente, a la llegada de las flotas o los galeones.³³ Esto permite revalorar que uno de los puertos de destino propuestos para que los registros de Garayo se resguardasen fuera La Habana. La falta de medios militares para hacer frente a los enemigos abrió la posibilidad de utilizar una vía que estaba clausurada, si bien finalmente Veracruz

³⁰ JUMAR Y PAREDES, “*El comercio interregional...*”, p. 67, refieren que, en este sentido, las labores defensivas de los capitanes respondieron en el siglo XVII a la “hipotética función que como “capitanes de mar y guerra” tenían”. Para el siglo XVIII, dichas funciones dieron lugar a la formación de las “corsarias”, embarcaciones usadas para patrullar y aprehender contrabandistas u enemigos, de manera que eran guardacostas y corsarios, con la capacidad de capturar naves y su cargamento.

³¹ Lo que tampoco garantizaba nada, recordemos que precisamente Lorencillo, en 1683, había atacado y saqueado el puerto de Veracruz.

³² ACUÑA, “La reglamentación del comercio exterior...”, p. 9-10. Prohibición que se mantuvo durante la primera mitad del XVIII. Antes de 1676 esta vía de intercambios no estaba restringida.

³³ ACUÑA, “La reglamentación del comercio exterior...” pp. 9-10.

fue el puerto elegido por el presidente, Enríquez tuvo que justificar esta decisión un año después, pues contravenía las prohibiciones vigentes³⁴ y, para 1686, la Audiencia de Guatemala insistió en la situación del último par de años para pedir la reapertura del contacto con la Habana.³⁵ Esta solicitud insiste en el “desconsuelo” de las provincias por no ver la escuadra de navíos de la Armada en sus costas “Inficionadas de cosarios”. La carta refiere que incluso cuando la Armada llegó a aparecerse cerca de Comayagua el año anterior, y poco después tuvo la oportunidad de capturar a Lorencillo en el Cabo Catoche, falló rotundamente en su propósito, pues el pirata “se les fue de las manos”, de manera que siguió rondando las islas cercanas. Nada había cambiado. Para la Audiencia la solución era clara:

Y pudiendo ser parte de consuelo y defensa y del mayor bien y conveniencia de la dicha provincia el comercio con La Habana, así porque con las embarcaciones que viniesen se defendería al enemigo las entradas, como por sacarse los frutos de cueros, sebo, zarza y otros muchos de que abunda y no tienen salida, el estar esto prohibido ha puesto en tan estrecho y miserable estado la provincia que no se vale ni puede de los frutos que le da la misma naturaleza y *especialmente estos años que ni los navios de registro de España han podido cargar en ella.*³⁶

Más allá del tono funesto con que se describe la situación de la región, lo que importa subrayar es que la solicitud parte de una doble necesidad de defensa y comercio. La ausencia de la Armada y de los registros significa una carencia militar y económica, pues no hay naves con las cuales realizar intercambios o a las cuales avituallar durante sus estancias, por breves que fueran. Por lo anterior podemos comprender que, ante el fallo de los medios y disposiciones vigentes, la Audiencia pida retomar el lazo con Cuba. Sin embargo, esta solicitud fue denegada. La vía de acción tomada por parte del rey, la Casa de la Contratación y el Consulado de Sevilla, como he expuesto, fue acrecentar las dimensiones bélicas de los próximos registros, los de Juan Thomas Miluti. De esta manera las advertencias de Enríquez de Guzmán fueron atendidas. Por ello puede entenderse por qué, pese a todos los reveses y advertencias, el contacto trasatlántico por

³⁴ AGI, G, año 1685, 29, r.2, n. 40, “Cartas de Audiencia”, 1685-02-17, decisión que finalmente fue aprobada, pero considerando que en adelante los navíos de registros habrían de ir mejor armados.

³⁵ AGI, G, año 1686, 29, r.3, n. 64, “Cartas de Audiencia”, 1686-02-21.

³⁶ AGI, G, año 1686, 29, r.3, n. 64, “Cartas de Audiencia”, 1686-02-21. Las cursivas son mías

medio de estos navíos continuó, ya que los riesgos se estaban subsanando con métodos compensatorios de defensa, que en este caso eran sustitutos de la Armada de Barlovento, pero también como argumento en contra de posibles contactos interamericanos que ocurrían so pretexto del necesario refugio de las naves.

Podemos considerar que, al optar por la mayor capacidad bélica de estos navíos y no admitir, en su lugar, los nexos con La Habana, se estaba salvaguardando un funcionamiento particular del contacto con Indias, uno que apunta a preservar los privilegios aglomerados en torno al sistema de contacto vigente. Lo cual resulta contradictorio con las licencias de navíos sueltos, ya que la presencia de los registros significaba admitir una forma alternativa de abasto de las regiones implicadas, negando entonces la noción misma de un monopolio que, en todo caso, ya no podía considerarse como tal ni por las propias instituciones que lo enarbolaban.³⁷ Ahora bien, mientras la ruta establecida entre España y Guatemala estuviese debidamente protegida, no habría necesidad de permitir intercambios interamericanos futuros, perjudiciales al sistema de flotas y galeones. En otras palabras, los navíos de registro no eran medios de contacto interoceánico *totalmente* confrontados con el monopolio sevillano, definitivamente lo alteraban, sin embargo, lo que puede apreciarse es que, al menos en el último tercio del siglo XVII, flotas, galeones y navíos de registro debieron funcionar en paralelo, no precisamente de forma armoniosa. De esta manera, lo ocurrido demuestra que fue preferible otorgar licencias desde España (un comercio directo), que admitir el restablecimiento de nexos entre regiones americanas. Esto es un contacto que pretende ser “polarizado”, al menos por parte del extremo peninsular. En todo caso, los registros eran formas de asegurar que ciertas regiones fuesen abastecidas siguiendo unos parámetros alternativos, pero al unísono, del sistema de convoyes escoltados.

Otro aspecto por recuperar es que el envío de los registros no dependió exclusivamente de la necesidad monárquica de *conservar* sus reinos o de las disposiciones del Consulado de comercio sevillano sobre estas licencias y sus

³⁷ Aspecto ya abordado a partir de la obra de: OLIVA MELGAR, “La metrópoli sin territorio...”, pp. 19-74

intercambios. La configuración de los navíos y, por lo tanto, sus objetivos, estaban pensados para responder a exigencias presentadas por autoridades americanas que buscaban soluciones a problemas recurrentes, solución que redundaba en la posibilidad de continuar este contacto transatlántico y reforzar los lazos entre Guatemala y España.

Ahora bien, para asegurar que las naves estuviesen bien armadas, “con la fuerza regular que solía”, dice Enríquez de Guzmán en sus cartas,³⁸ y para garantizar el cumplimiento de la empresa encomendada al capitán raguseo, podemos ver que no bastaron por sí solos los recursos de un extranjero naturalizado, a ellos se sumaron la participación de una caja americana y de las arcas reales a través de un préstamo dimanado de los fondos de la avería. Esto último implicó la participación –indirecta– de los consulados de comercio que desde 1660 alimentaban este impuesto destinado a la defensa de las vías de contacto transatlántico.³⁹

Pero la empresa a cumplir estaba conformada por otras voluntades, en el viaje a Guatemala convergieron más personas, con sus propios objetivos y papel en el marco de este contacto transatlántico. Por ello, en el siguiente apartado continúo desglosando al conjunto de individuos que formaron parte de esta navegación.

➤ **La dimensión económica: los negocios y carga de los navíos**

Ahora bien, para comenzar la carga de sus buques, Miluti manifiesta una serie de lazos que le sirvieron para conseguir tal objetivo. El primero y más importante de ellos es el establecido con Juan Martínez de Berra, el maestro antes

³⁸ AGI, G, año 1684, 29, r.1, n.31, “Cartas de Audiencia”, 1684-08-07, f. 1v. El presidente puede referirse al periodo entre 1608-1633, cuando las “naos de Honduras” realizaban el contacto directo entre España y Guatemala debidamente armadas para su defensa. En la cuarta década de esta centuria la vía de contacto directo quedó oficialmente suspendida, desde entonces las naos de Honduras se añadirían a la flota de Nueva España. Sin embargo, esto no excluyó el envío de navíos de registro, que continuaron usando la vía directa hacia la región, *Vid.* ACUÑA, “La reglamentación del comercio...”, p. 8-9.

³⁹ Recordemos que la avería dejó de funcionar, a partir de 1660, como derecho que gravaba *ad valorem* las mercancías en el tráfico intercontinental, desde entonces se sustituyó por el pago de un monto único que ascendía a 790 mil ducados y que debían cubrir los grupos de comerciantes de Perú, Nueva España, Cartagena de Indias, Andalucía y la propia Real Hacienda, sobre el derecho y sus cambios en el siglo XVII ya he hablado en capítulos anteriores, recupero esta obra por ser de carácter general: CÉSPEDES DEL CASTILLO, *La avería en el comercio de Indias...*

mencionado, natural de Astigarraga (Guipúzcoa). El papel de este individuo se concentró en la ciudad de Sevilla, preparando la carga de las bodegas de los navíos y alistándolos, pero también intervino en la gestión de otros aspectos, como lo vimos con las piezas de artillería.

En este caso, en el poder que Miluti otorgó a Martínez de Berra para recibir la artillería solicitada, también le estaba concedida facultad para acordar préstamos, en nombre del gobernador, con algún o algunos interesados por cantidad de hasta ocho mil pesos, dice Miluti: “haciendo de deuda y negocio ajeno mío propio”.⁴⁰ De esta manera el maestre comenzó a recibir los insumos (ya sea dinero, vino, aceite o frutos de la tierra) requeridos para aprovisionar las naves a costa del capitán raguseo. Estando Miluti en Cádiz, lo que dispuso fue que un tercero en Sevilla avanzara en los preparativos, ya fuera estableciendo vínculos institucionales o con particulares interesados a su vez en los prospectos de ganancias que ofrecía el viaje. Para este efecto era necesario el nombramiento de Martínez de Berra como maestre y para ello Miluti lo designaba como dueño de una cuarta parte del navío que administraría: “se lo sedo, renuncio y traspaso y hago a su favor más bastante donación y sesión”⁴¹. No obstante, este procedimiento conjugó a otras personas, una de ellas fue, nuevamente, el procurador Francisco de la Cueva, quien intervino para presentar esta designación ante la Casa. Asimismo, para hacer válido el nombramiento era necesario presentar cinco fiadores que cubrieran la fianza de maestraje, un fiador más de penas pecuniarias y, en este caso, dos abonadores de todos los anteriores, así se aseguraba que este individuo (Martínez de Berra) cumpliría con sus obligaciones

⁴⁰ El poder se encuentra en: AGI, C, año 1687, 1244, n. 2, f.15r-16r. “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...”. Allí aclara Miluti que el préstamo ha de ser: “en la forma que ajustare [Martínez de Berra]. a riesgo o llanamente, señalando el bajel o bajeles, efectos o reales sobre que ha de correr, tiempo que ha de permanecer, horas y puntos en que ha de empezar y fenecerse y con las demás cláusulas que se acostumbran [a] poner en los riesgos marítimos”. Sobre estos instrumentos de crédito nos remitimos a las obras de: CRUZ BARNEY, *El riesgo en el comercio...*, particularmente el capítulo II y CARRASCO GONZÁLEZ, *Los instrumentos del comercio...*, capítulo II.

⁴¹ AGI, C, año 1687, 1244, n. 2, f. 1v (bis). “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...”, a partir del f.19v la foliación de los expedientes reinicia.

y, del mismo modo, era una forma de desincentivar posibles fraudes.⁴² Veamos este proceso con mayor detenimiento.

En cuanto a los individuos que se comprometieron a aportar el monto de la fianza de maestraje, la cual ascendía a diez mil ducados, Martínez de Berra presentó a cinco capitanes cercanos a la Carrera de Indias, cada uno de ellos aportó dos mil ducados: Juan de Arriola, Antonio Polanco Navarro, Francisco Antonio Garrote⁴³, Juan Daza y Juan Ignacio de Cárdenas.⁴⁴ Asimismo, el maestre declaró fiador de penas pecuniarias al gobernador Miluti, quien entonces quedaba comprometido a satisfacer otros aspectos concernientes a la preparación de las naves y el viaje y cuyo incumplimiento suponía una serie de penalizaciones monetarias.⁴⁵ En otras palabras, Miluti sería el encargado de cubrir los montos causados por cualquier infracción contra las ordenanzas de la Casa que fuera

⁴² Este procedimiento ha sido analizado en términos generales por: FERNÁNDEZ-LÓPEZ, “El proceso de admisión de maestros...”, pp. 43-66. Las obligaciones de los maestros incluían: no cargar mercancías después de ser visitados los navíos, no llevar pasajeros sin licencia, navegar directamente al puerto de destino (y al regreso al puerto asignado) y allí entregar las mercancías registradas (y el registro de éstas) así como la correspondencia dirigida a autoridades, primero, y a particulares, después. También debían velar que los contratos hechos a bordo se hicieran ante escribano, que éste realizara los testamentos e inventarios de bienes de todo aquel que falleciera en el trayecto (bienes que además quedaban bajo cuidado del maestre), avituallar con víveres suficientes el barco, asegurarse de que nadie huyera o bajara del barco antes de ser visitado por los oficiales reales, pagar los derechos reales, llevar y traer a la tripulación, armas, artillería y municiones necesarias para la seguridad del viaje.

⁴³ Personaje que ha sido recuperado por su papel en la innovación en la fábrica de navíos para la Carrera, *vid.* VALDEZ BUBNOV, *Poder naval y modernización...*, p. 117-125.

⁴⁴ A diferencia de lo expuesto en el primer viaje a Buenos Aires, en éste la información sobre fiadores y abonadores es menos consistente. Existen varios homónimos de Juan de Arriola; Juan Daza es el único que aparece como asistente a las juntas del Consulado en la última década del XVII en VILA VILAR “Una amplia nómina...”, p. 154, entrada 387, asimismo, viajó a Nueva España ese mismo año como maestre en uno de los navíos de la flota, AGI, C, año 1687, 1244, n. 1, r. 1, 1687. “Registro de ida del navío “Jesús Nazareno”, de trecientas noventa toneladas, maestre Juan Daza, que salió, con la Flota de José Fernández de Santillán, para Nueva España²; sobre Antonio Polanco Navarro, vecino de Sevilla, cabe precisar que parece haber sido maestre de navíos, en todo caso, también viajó a Nueva España aquel año: AGI, C, año 1687, 5448, n. 120, 25 de junio. “Expediente de información y licencia de pasajero a indias de Antonio Polanco Navarro, mercader, vecino de Sevilla, a Nueva España”. Años más tarde viaja como mercader a Tierra Firme, AGI, C, año 1690, 5453, n. 77, 10 de enero; Juan Ignacio de Cárdenas aparece como maestre de navíos en 1673, 1675, 1678, 1683, 1687, 1689 y 1693, al igual que Daza, viajaría en la flota de aquel año: AGI, C, año 1687, 1242, n. 6, 1687. “Registro de ida del navío “Nuestra Señora del Rosario y las Animas”, de doscientas toneladas, maestre Juan Ignacio de Cárdenas, que salió como Almiranta de la Flota de José Fernández de Santillán, para Nueva España”.

⁴⁵ Los compromisos adquiridos por estos fiadores eran que el maestre debía tener preparado el navío e iniciar el viaje cuando fuera indicado, no llevar pasajeros sin licencia, atenerse a las condenas hechas por los fiscales luego de visitarse el navío, pagar los impuestos de vuelta, satisfacer el registro y entregar las mercancías a sus consignatarios, no arribar a otro puerto que el indicado, tener contratados a pilotos examinados por la Casa y pagar todo por lo que, en su momento, fuera condenado el maestre. *Vid.* FERNÁNDEZ-LÓPEZ, “El proceso de admisión de maestros...”, p. 56.

detectada a la ida o vuelta. Un último conjunto de fianzas era requerido para completar el proceso de admisión del maestre, las cuales eran las informaciones o testimonios de abonos. El maestre presentó para este requisito al capitán Tomás de Pineda y a don Pedro de Landa (ambos vecinos de Sevilla).⁴⁶ El propósito de estos individuos era declarar que, primero, conocían al conjunto de fiadores presentados y, segundo, testificar que todos eran “abonados”, o bien, como lo dice el testimonio de Pedro de Landa: “sabe que todos los susodichos son personas ricas, legas, llanas y abonadas para ser tales fiadores, porque les conoce tener y poseer muchos bienes muebles y raíces y caudal suelto con que tratan y contratan, que valen mucha más cantidad de las [cantidades] en que están ofrecidos”⁴⁷ Finalmente, los abonadores estaban comprometidos a interceder en caso de que los fiadores fueran incapaces de responder a las fianzas ofrecidas. Este último abonador también había sido el apoderado de Miluti en Sevilla, sin embargo, el gobernador revocó aquel poder para que Martínez de Berra pudiera ser quien continuara gestionando la preparación de los registros en dicha ciudad. Es significativo que Pedro de Landa pasara de apoderado de Miluti a ser uno de los abonadores de quien en adelante sería el maestre de uno de sus navíos, refleja que el lazo entre Miluti y Landa podía “usarse” de otras maneras y que pese al cambio en la función del nexo que mantenían, éste continuó siendo positivo para el capitán raguseo, pasando a ser un garante de la solvencia de Martínez de Berra.

El mismo proceso se repitió con el navío “Nuestra señora del Pópulo y santa Bárbara” y su maestre, el capitán Domingo Antonio Sotelo de Figueroa, natural de Villa de Cangas (Galicia). Miluti, como ocurrió con Martínez de Berra, también le sede la cuarta parte del segundo navío a Sotelo de Figueroa y para presentar su nombramiento ante la Casa de la Contratación acude nuevamente al procurador

⁴⁶ Como mencioné, la información sobre estos abonadores es reducida. Tomás de Pineda aparece como maestre de un navío que viaja a Nueva España al tiempo que los registros, AGI, C, año 1687, 1243, n.8, 1687. “Registro de ida del navío “Santa Cruz de Caravaca”, maestre Tomás de Pineda, que salió, con la Flota de José Fernández de Santillán, para Nueva España”. Asimismo, aparece como exportador de poco más de cien arrobas de vino a Indias en 1692, GARCÍA FUENTES, “Exportación y exportadores...”, p. 35; GARCÍA FUENTES, “Cien familias sevillanas...”, p. 25, menciona el registro de 25 barriles de vino a su nombre; mientras que a Pedro de Landa no lo he podido identificar con mayor precisión.

⁴⁷ AGI, C, año 1687, 1244, n. 2, f. 18v-23r (bis). “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...”.

Francisco de la Cueva. Ahora bien, en este procedimiento intervino el propio Miluti y, de hecho, requirió el apoyo del capitán Martínez de Berra. Para proceder con el nombramiento de maestro, Sotelo de Figueroa primero nombró al gobernador como su apoderado para que:

Pueda dar las fianzas necesarias y que se requieren para dicho maestraje y hacer las demás diligencias que convengan en el ínterin que el otorgante [Sotelo de Figueroa] no llegare a la ciudad de Sevilla y real Casa de la Contratación de ella, pedir y ganar los más despachos que convengan para el apresto y breve despacho del dicho navío para que por falta de ello no se atrase el viaje.⁴⁸

Efectivamente, el objetivo era superar el obstáculo de la distancia que separaba al maestro Figueroa de la ciudad de Sevilla, por lo que, como respuesta a ello, el poder también apunta que Sotelo de Figueroa concede a Miluti la capacidad de nombrar sustitutos, es decir, la facultad para delegar el poder que le estaba otorgado en las personas que más conviniera para conseguir tales objetivos. Entonces, en virtud del poder que Miluti tenía otorgado a Juan Martínez de Berra, el capitán raguseo designa por sustituto a este maestro, quien fue el encargado de continuar el procedimiento del capitán Figueroa mientras viajaba desde Galicia. Nuevamente Martínez de Berra demuestra ser una pieza fundamental en el alistamiento de los navíos de registro. Este maestro de origen vasco presentará a los fiadores necesarios para completar el monto de diez mil ducados correspondientes al maestraje, al fiador de penas pecuniarias y a los dos abonadores demandados. En cuanto a los primeros, Martínez de Berra propone a tres capitanes que sirvieron para su propia fianza: Juan de Arriola, Antonio Polanco Navarro y Juan Daza,⁴⁹ mientras que los otros dos fueron Diego Rosales Vallejo y Juan Andrés de la Vega.⁵⁰ El capitán Miluti reaparece como fiador de

⁴⁸ AGI, C, año 1687, 1244, n. 2, f. 161r-161v (bis). “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...”.

⁴⁹ AGI, C, año 1687, 1244, n. 2, f. 158r-158v (bis). “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...”.

⁵⁰ Sobre estos fiadores, importa decir que Diego Rosales, de Sevilla, fue maestro (AGI, C, año 1690, 1248, n.1, r.4), piloto (su examen se encuentra en: AGI, C, año 1670, 57A, n.8), dueño de dos esclavos (AGI, C, año 1687, 5449, n.74) y miembro de la Universidad de Mareantes, asiste a los cabildos de 1679 y 1685, aparece como dueño y exportador de 125 arrobas de vino en 1668, además de 47 barriles de pasas y 59 de alcarras, *vid.* GARCÍA FUENTES, “Cien familias sevillanas...”, p. 49 y GARCÍA FUENTES, “Exportación y exportadores...”, p.27 y 39; en cuanto a Juan A. de la Vega, fue maestro en 1677-78, 1689 y 1692, *vid.* AGI, C, años 1677-1678, 1231, n.8; AGI, C, año 1689, 1245, n.2, r.5; AGI, C, año 1692, 1250, n.5. Puede ser el

penas pecuniarias. En cuanto a los abonadores de todos los anteriores, en este caso fueron el cosechero Antonio de Almarza y Tejada y el capitán Diego de Rojas, quienes testificaron nuevamente la bonanza de los individuos involucrados.⁵¹ Un último personaje aparece en este procedimiento, Diego Daza, quien se encarga de presentar en Sevilla, como su apoderado, a Juan Daza y Diego Rosales como fiadores, ya que ambos se encontraban en Cádiz. De manera similar a lo ocurrido en el primer viaje de Miluti a Buenos Aires, los fiadores y abonadores de ambos maestros tienen cierta cercanía con la Carrera de Indias y, en menor medida, con el Consulado sevillano, aunque esto último no resulta tan claro como en el viaje de 1672.

Con lo hasta aquí dicho, queda claro que la preparación de los navíos de registro ocurre en buena parte en la ciudad de Sevilla, no obstante que el trayecto estaba designado a iniciar en Cádiz, donde se encontraban las embarcaciones (allí también debían aportar a su regreso) y, en ese sentido, explica por qué el gobernador ya se encontraba en la urbe gaditana. Lo que demuestra este caso particular es el uso que el capitán naturalizado hizo de sus relación con Martínez de Berra y cómo la activó para gestionar las distancias que lo separaban a él y a otro de los maestros del espacio en que debían efectuarse los primeros procedimientos burocráticos necesarios para formalizar el viaje.⁵² Asimismo, el caso demuestra una dinámica recurrente, pues, como vimos, también la ponen en marcha un par de fiadores al movilizar un lazo familiar que les permitiera avanzar en la satisfacción de los requisitos implementados por la Casa; más adelante veremos que no fueron los únicos casos identificados de familiares que participan en conjunto.

Un último requisito era solicitado por la Casa de la Contratación para admitir a ambos maestros y así poder avanzar al siguiente paso, a saber, la carga de

referido en: GARCÍA FUENTES, “Exportación y exportadores...”, p. 39 como pequeño exportador de pasas y almendras, 8 y 5 barriles, respectivamente.

⁵¹ Antonio de Almarza y Tejada aparece en: VILA VILAR “Una amplia nómina...”, p. 146, en la entrada 48 de la nómina, referido como cosechero y asistente de las juntas del Consulado de 1686 y 1698; Sobre Diego de Rojas, aparece como maestro en: AGI, C, año 1692, 1251, n. 3.

⁵² Sobre el papel de los vínculos sociales para superar los problemas impuestos por las distancias, de escala global, remitimos al lector al capítulo reciente de: BERTRAND, “A pesar de la distancia...”, aspecto señalado en los capítulos referentes a los viajes a Buenos Aires.

mercancías. Cada uno, Martínez de Berra y Sotelo de Figueroa, debieron entregar las “certificaciones ordinarias”, las cuales funcionaban como comprobantes de que ni el individuo ni el navío correspondiente tenían deudas sin saldar ante una serie de instancias. Estas últimas eran la Contaduría de la Casa de la Contratación, allí se corroboraba que en sus viajes previos el maestro hubiese entregado las mercancías (plata incluida) a sus destinatarios. La Receptoría de la Avería y la Contaduría de la Avería verificaban que los pagos correspondientes a este derecho estuvieran cubiertos. Lo mismo ocurría con el Consulado y la Universidad de Mareantes, que verificaban que no hubiera deudas pendientes respecto al pago de derechos (como, por ejemplo, los dos pesos por tonelada antes referidos) y, finalmente, debía acreditarse que no existían pleitos pendientes con el fiscal de la Casa a causa de algún fraude descubierto en viajes previos.⁵³ Ambos maestros estaban libres de deudas y no existían procesos legales en contra suya, así, todo seguía en orden.

Con estos pagos hechos y los maestros debidamente afianzados, la carga de los navíos podía comenzar a realizarse. Sin embargo, cabe hacer una breve mención respecto a los escribanos que viajaron a bordo de los dos barcos principales. Los individuos admitidos para este cargo fueron Miguel Antonio Berrotarán (en el navío Nuestra señora del Rosario y las ánimas) y José de Jaimes (en el navío Nuestra señora del Pópulo y santa Bárbara). Ambos escribanos fueron propuestos por el Consulado de Sevilla y luego de ser examinados por la Casa y admitir a sus respectivos fiadores, los dos pasaron a ejercer su cargo. En cuanto a sus tareas, éstas comprendían la anotación en sus libros de las mercancías efectivamente cargadas, su avalúo y destinatarios. Lo mismo ocurría con los tripulantes y pasajeros, también era su labor declarar qué personas habían fallecido en el trayecto y los bienes que dejaban.⁵⁴ Si bien su función era principalmente testimonial y jurídica, veremos que su empleo no impidió que figuraran en la trama de los lazos comerciales establecidos.

⁵³ FERNÁNDEZ-LÓPEZ, “El proceso de admisión de maestros...”, p. 58-60.

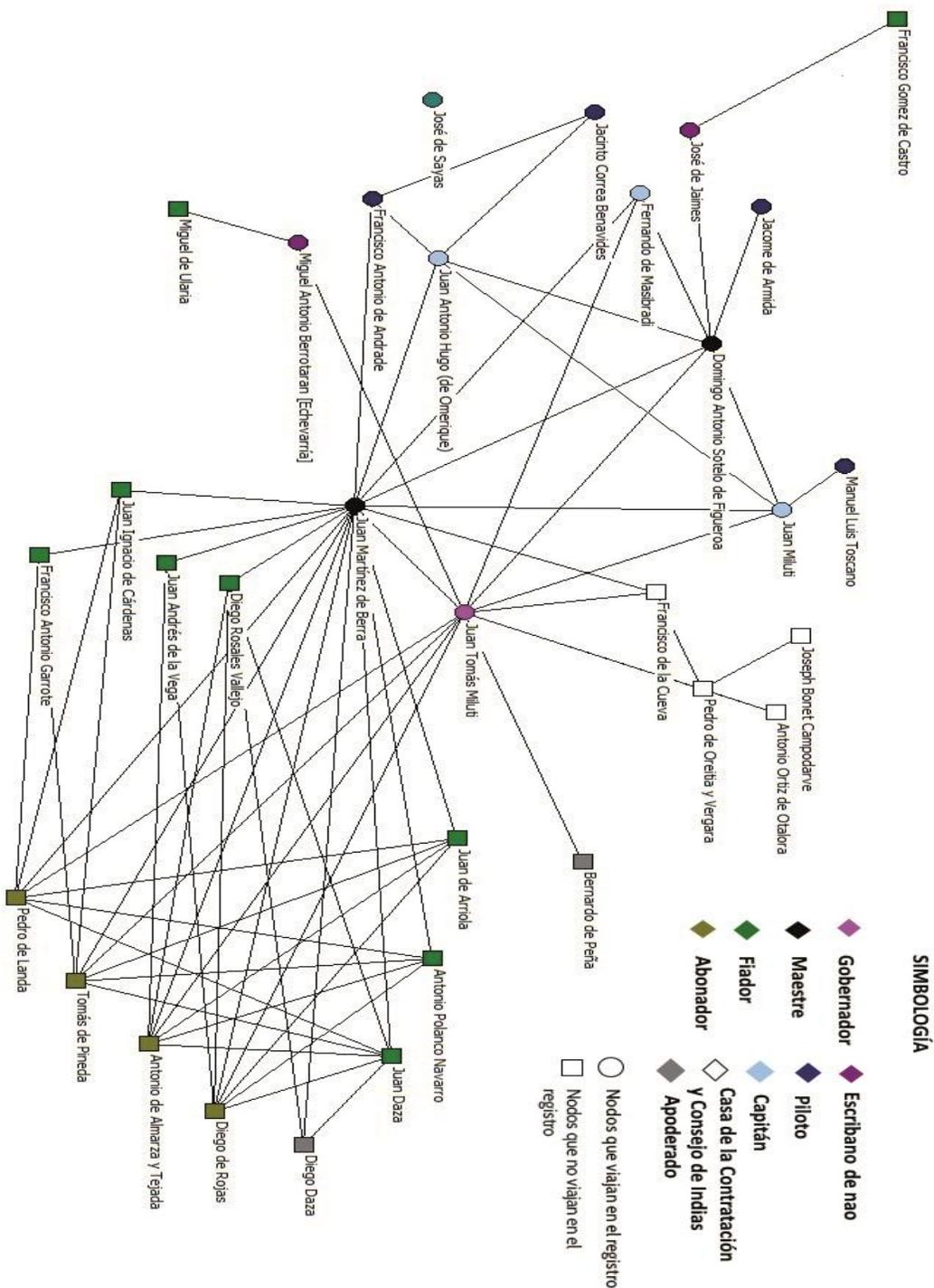
⁵⁴ CABALLERO JUÁREZ, *El régimen jurídico de las armadas...*, p. 196-199.

Este conjunto de lazos que engloban a fiadores, corporaciones, maestros y escribanos resultan instrumentales para la empresa trasatlántica, lo cual se traduce, en este sentido, como el ágil y debido alistamiento de los navíos que la realizaban. Por una parte, al confirmarse que los maestros estaban respaldados por una serie de individuos que a su vez quedaban amparados por personas “abonadas”, se reafirma la seguridad (o bien, la *confianza*) de que los maestros, en caso de contravenir disposiciones u ordenanzas o faltar en la entrega de las mercancías a ellos consignadas, dispondrían de los medios suficientes para saldar deudas, averías o multas que se acumularan a lo largo del viaje. Las certificaciones, por su parte, buscaban evitar que personas incapaces de cumplir con sus obligaciones volviesen a formar parte de la Carrera. Por último, los escribanos permitían que a lo largo del viaje los contratos y obligaciones se mantuvieran en los marcos legales y siempre con un testigo que pudiera dar fe de ello. En otras palabras, los requisitos demandados por la Casa de la Contratación derivan en alicientes que apuntan a acrecentar la participación, esto al asegurar que los involucrados tenían los medios (o, en su caso, vínculos con personas con tales medios) para cumplir los contratos acordados. Con lo dicho y como vimos en el ápice anterior, queda claro que la institución de la Casa estuvo involucrada en el aseguramiento del viaje de distintas maneras, pues su intervención comprendió aspectos tanto militares como económicos.

Ahora bien, este conjunto de lazos agrupan a capitanes con vecinos “abonados” y maestros y a éstos con representantes en instituciones dedicadas al gobierno de los territorios ultramarinos.⁵⁵ Con lo anterior, lo que quiero hacer patente es que el capitán Miluti conjugó lazos corporativos-militares con otros de tenor económico-institucional, donde la diversidad de personas que estuvieron involucradas son reunidas para dar forma y sustento a la empresa de contacto iniciada por el gobernador raguseo, que a todo esto, recordemos, es un extranjero que sirvió al rey español con su viaje a Indias.

⁵⁵ Ver el grafo 1 adjunto.

Grafo 1: Red acotada de las interacciones identificadas durante la preparación del viaje de *registros* a Guatemala (1687)



Fuente: Anexo 7, se trata de una versión simplificada del Grafo 3. Elaboración propia con la ayuda de Ana Laura Zavala.

Como mencioné, el siguiente paso consistía en dar lugar a la carga de las bodegas de los navíos. En este sentido, los registros de mercancías dejan ver al conjunto de individuos que decidieron enviar productos al puerto centroamericano. En dichos registros quedan manifestados, ya sea por el maestro o por el dueño de dichas mercancías, los paquetes que serían transportados. Sin embargo, en el presente caso, muchas veces sólo se anuncia si se trata de cajones, frangotes o frangotillos y, en la mayoría de los papeles resguardados en el registro de los navíos del capitán Miluti, el contenido de los embalajes no aparece, pues, de hecho, tal declaración no era obligatoria. En cuanto a la información contenida en los registros, en primer lugar se menciona al cargador y si registra las mercancías por su cuenta o en nombre de otra persona. Luego se apuntan aspectos esenciales de la navegación, empezando con el nombre del gobernador y el destino final del viaje, que los navíos iban “de registro” con la flota de Nueva España, la ubicación de los bienes (indicando el maestro encargado y la embarcación que ocuparían) y los posibles consignatarios a quienes debía entregarse lo declarado. Inmediatamente sigue tal declaración; es decir, si se trata de cajones, marquetas de cera, bolas de papel, botijas, frangotes sencillos o dobles, barriles etc. Junto a este listado aparecen el o los marchamos de los mercaderes, colocados en los paquetes para su debida identificación. Asimismo, junto a cada punto de la declaración aparece el monto de su avalúo, es decir, la cantidad de su aforamiento, la cual servía para calcular el cobro de derechos.⁵⁶ Por último aparecen las diligencias hechas sobre el pago de derechos en las aduanas, lugar y fecha; en algunos casos aparecen desglosados los pagos de almojarifazgo, avería y de lonja o Consulado, sin embargo, en la mayoría de los registros aquí analizados sólo aparece una leyenda que indica que los pagos estaban cubiertos, siempre junto a la rúbrica del contador de la Casa, José Bonet Campodarve. En algunos casos aparece una indicación particular, la cual asegura

⁵⁶ Aforamiento entendido como: la determinación de la cantidad y valor de los géneros o mercancías que hay en un lugar, generalmente a fin de establecer el pago de derechos. Al respecto *vid.* FERNÁNDEZ-LÓPEZ, *La Casa de la Contratación...*, p. 177-184, Este autor remarca que la importancia del aforamiento era triple, efectivamente, servía para valorar el monto de los derechos a cubrir, pero también permitía saber la cantidad de paquetes que podían cargarse al contrastarse con el arqueo (capacidad de carga) del barco y para tasar el cobro que el maestro hacía a los cargadores por el flete.

que el cargador: “Deja pagados en conformidad del convenio los derechos de almojarifazgo y demás que con los de avería y Consulado causa aquí la saca para Indias”. Sin embargo, no se menciona la naturaleza de dicho convenio. ¿A qué se refiere y por qué aparece sólo en algunos registros?

La respuesta más probable es que la indicación señale los registros que estaban siendo favorecidos por alguno de los métodos que Francisco Báez Eminente implementó, como principal gestor de las aduanas de Sevilla y Cádiz desde 1668, para el cobro de derechos en el puerto gaditano. Eminente era el arrendador de los almojarifazgos de Sevilla e Indias y en su administración buscó moderar las cargas impositivas en Cádiz, esto como respuesta a la preponderancia del contrabando y el fraude. Fomentar así la participación comercial por las vías formales tendría el resultado de mayores ingresos en beneficio del arrendador y de las arcas del Rey que dejarían de ser objeto de desfalcos, normalmente causados por los altos impuestos. Las modalidades aplicadas para este efecto fueron el llamado “pie de fardo” (la mitad de las mercancías que entraban en esta aduana no pagaban derechos), el “cuarto de tabla” (de la mitad que sí pagaba, debía reducirse un cuarto del total) o, incluso, puede que en estos registros se esté haciendo referencia a alguno de los acuerdos establecidos por este personaje a favor de alguna “nación” de comerciantes o por el tipo de productos, mismos que pasaron a conocerse en el siglo XVIII como “Convenios de Eminente”.⁵⁷

Importa hacer algunos comentarios sobre este individuo, originario de Portugal y que, de hecho, hacia finales de la década de los ochenta del siglo XVII sería investigado por la Inquisición a causa de su filiación judeoconversa. El aspecto que quiero recuperar es el papel que sus métodos tuvieron en la preponderancia que alcanzó Cádiz como cabeza de la navegación trasatlántica en detrimento de Sevilla. Recordemos que la transferencia de la Casa de la Contratación a Cádiz ocurre en 1717. Por lo tanto, los registros de Miluti se

⁵⁷ Para la segunda mitad de la novena década del XVII, ya era su primer hijo, Tomás Antonio, el encargado de la administración de la aduana gaditana. En cuanto al padre y sus métodos, éstos han sido objeto de la atención de varios investigadores, nos remitimos a los siguientes: GIRARD, *La rivalité Commerciale et maritime...*; SANZ AYÁN, *Los banqueros de Carlos II...*; DOMÍNGUEZ ORTIZ, *Los judeoconversos...*

inscriben en ese tránsito, donde la gestión y despacho de la navegación se fragmenta entre ambas ciudades andaluzas. Eminente aplicaba gravámenes bastante menores en la aduana gaditana, y ya desde las últimas décadas del siglo parece ser claro por qué el capitán Miluti prefirió cargar en Cádiz, aun considerando que otros aspectos debían resolverse en Sevilla. En este sentido, la solución a los contratiempos causados por la fragmentación entre uno y otro puerto es precisamente el nexo guardado por Martínez de Berra y Miluti, capaz incluso de facilitar la participación de un capitán que viajaba desde Galicia. Con aquel nexo se permitía el rápido apresto del viaje y servir hábilmente al rey al sostener el funcionamiento de la navegación trasatlántica.

Haciendo un recuento, hay un total de 159 registros identificados, de ellos 66 corresponden al navío de Sotelo de Figueroa y 93 al de Martínez de Berra.⁵⁸ Del total, 64 aparecen con la leyenda arriba mencionada y que, a manera de hipótesis, los señala como aquellos que pagaron menos derechos, esto de acuerdo con uno de los posibles convenios implementados por el arrendador de los ingresos aduanales, pero que no queda especificado su expreso motivo o monto.⁵⁹ Con esto en mente, abordemos a algunos de los comerciantes más representativos (de un total de 93 nombres identificados, no todos ellos eran comerciantes) que decidieron registrar sus mercancías en los navíos dirigidos a Honduras y señalando, en su caso, si fueron beneficiados o no por tal convenio.

Comencemos con algunos de los personajes mejor examinados por la historiografía. Uno de los primeros registros que aparecen en el navío de Martínez de Berra, firmado en Sevilla, es aquél hecho por Cristóbal García de Segovia, por el cual carga tres mil botijas de vino y mil quinientas arrobas de aceite en botijuelas. Esto lo hace en cuatro partidas, por cuenta y riesgo del gobernador Juan Tomás Miluti, los dos maestros y el capitán Fernando de Masibradi. Las mercancías quedan consignadas a cada uno de ellos al arribar a Honduras, se entregarían: “a cada uno en su lugar y a todos tres primeros juntos o a quien su

⁵⁸ Un recuento pormenorizado de todos los registros de este viaje se encuentra en el anexo 7.

⁵⁹ En el anexo 9 se identifica a las personas y las mercancías beneficiadas por el convenio.

poder o causa hubiere”.⁶⁰ Los derechos que pesaron sobre las botijas cargadas repuntaron los ciento veintisiete mil quinientos maravedíes de plata, según lo apunta el registro y sin ser parte de las partidas beneficiadas por el convenio; recordemos que el registro se hizo en Sevilla y no en Cádiz. Esta partida de registro será objeto de disputas una vez alcanzados los litorales centroamericanos, sobre ellas hablaré en su momento. En cuanto al mercader, Cristóbal de Segovia, caballero de la orden de Calatrava, fue uno de los máximos productores agrícolas de Sevilla y activo exportador a Indias de vino, aceite de oliva, vinagre y aceitunas, cuya pujanza y participación en la Carrera se concentró en los años que van de 1670 a 1692; precisamente en el mismo periodo de actividad de Miluti.⁶¹ Está entre los productores agrarios identificados por Lutgardo García Fuentes, los montos que exportó en esos años lo colocan en el pequeño grupo de individuos capaces de ofertar cantidades que rebasaban las diez mil arrobas de vino (en total exportó 51,394) y más de dos mil de aceite (exporta 9,500 lo cual lo hace el segundo mayor exportador en esos años). A estas cantidades se añaden cerca de 3,000 de aguardiente, 162 de vinagre y 165 de aceitunas. Por otra parte, conjugó sus actividades productivas con las crediticias, ya fuera con inversiones de capital para el alistamiento de expediciones a Indias y África (estas últimas vinculadas al comercio esclavista) o con préstamos en especie, particularmente vino, igualmente pensadas para el financiamiento de los contactos interoceánicos (que parece ser el caso de las partidas antes mencionadas). Quizá sobra insistir en su peso como mercader y acreedor en la Carrera, pero importa recuperar que fue un asiduo asistente a las Juntas del Consulado de Sevilla y recurrente diputado en los asuntos de interés para esta corporación. Asimismo, sostuvo vínculos con comerciantes sevillanos de peso, particularmente con la familia Morales, gracias a su matrimonio con Isabela Gabriela de Ingunza y Morales.⁶² Por último, apuntemos que no es la primera vez que este cosechero aparece vinculado con el capitán raguseo, siendo un lazo que

⁶⁰ AGI, C, año 1687, 1244, n. 2, f. 39r (bis). “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...”.

⁶¹ Sobre este personaje: GARCÍA FUENTES, “Exportación y exportadores...”, pp. 1-40; QUIRÓS ROSADO, “Nobleza, iglesia y comercio...” quien dedica su estudio a la carrera de este personaje.

⁶² QUIRÓS ROSADO, “Nobleza, iglesia y comercio...”, p.843.

se remonta a principios de la década de los ochenta, en el marco de la preparación del segundo viaje de Miluti a Buenos Aires.

Ahora bien, este caballero no fue el único personaje vinculado con el Consulado de Sevilla que mostró interés en los registros de Miluti. De hecho, el entonces prior de la institución, Lorenzo López de Ezeiza (de 1685 a 1692), aparece como cargador y factor (es decir, una persona que comercia por cuenta ajena) en seis de los registros identificados (cuatro colocados en el navío de Martínez de Berra y dos en el de Sotelo de Figueroa). Tres de ellos corresponden a mercancías cargadas por el prior o un intermediario que actúa en su nombre (Miguel Peri), en concreto se trata de ocho frangotes sencillos, veinticinco balones de papel y un cajoncillo forrado. En todos estos casos el primer consignatario de Ezeiza es el capitán y mercader Juan de Langarica, quien tenía autorización para ser pasajero en los navíos de Miluti.⁶³ Este apellido resuena con aquél de la esposa del prior, María Langarica.⁶⁴ Los registros faltantes pertenecen a terceros, es decir que Ezeiza actuó como intermediario de otros comerciantes. Así, en nombre de Juan de Berrotaran carga cuatro frangotes sencillos, treinta balones de papel en nombre de Ignacio Cameros y, por último, ochenta y ocho marquetas de cera por cuenta de Juan Antonio Padilla —este último registro es el único en el que se hace referencia al convenio.⁶⁵ En los primeros dos casos el consignatario principal cambia a Juan de Berrotaran, seguido de su primo, el escribano al que ya he hecho referencia, Miguel de Berrotaran y, finalmente, en caso de ausencia, las mercaderías recaerían nuevamente en las manos del capitán Langarica. Por ahora

⁶³ En caso de ausencia queda designado Pedro de Elossu como segundo consignatario y, en caso de faltar ambos, el tercer consignatario es Juan de Berrotaran y Alzate. Veremos que esta secuencia se repite con pocas variaciones siempre que el primer consignatario sea Juan de Langarica. Sobre Pedro de Elosu (hermano de Adrián de Elosu, maestro de ceremonias de la catedral hispalense y activo comerciante con Indias) y su relación con el comercio y con algunos de los personajes aquí referidos: GARMENDIA ARRUEBARRENA, “La correspondencia epistolar...”, pp.553-576 y GARCÍA FUENTES, “Cien familias sevillanas...”, p.42. allí, el autor anota que exportó 2,518 arrobas de vino, 3mil de aceite y 750 botijas de aceitunas entre 1695, 1696, 1698 y 1699.

⁶⁴ En AGI, *E*, *PCC*, año 1711, 1117A, “Pleitos de la Casa de la Contratación, 1710-1711”, aparece el siguiente: “1711 Juan Miguel y Petronila Aguinaga, hermanos, vecinos de Sevilla, hijos y herederos de Juan Bautista Aguinaga, con los hijos y herederos de Lorenzo López de Ezeiza y su mujer, María Langarica, que lo era en segundas nupcias de Pedro Jacome Linden, sobre paga de 19.550 pesos”.

⁶⁵ AGI, *C*, año 1687, 1244, n.2, f.40r, 93r y 102r (bis). “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...”, folios que corresponden a los registros que están a su nombre y los que se encuentran en 92r, 193r y 218r (bis) aquellos vinculados a terceros.

no me detengo en el caso de los Berrotaran, Juan de Langarica y aquél de Juan Antonio de Padilla, pues serán retomados cuando hable de los comerciantes que viajaron con Miluti a las costas centroamericanas.

Continuando con otras personas cercanas al Consulado que participan en esta empresa, existe uno vinculado con la familia Morales. Dos de los registros hacen referencia a José Morales Negrete, quien también era un asiduo partícipe de las Juntas del Consulado y comerciante regular con Indias durante la segunda mitad del XVII.⁶⁶ En este caso, José Morales se limita a cargar un cajoncito en el navío de Martínez de Berra por cuenta de Miguel Peri, antes referido, y tres cajoncitos pequeños en el de Sotelo de Figueroa que van por su cuenta y riesgo. En ambos casos la cadena de consignatarios nuevamente comienza con Juan de Langarica, continúa con Pedro de Elossu (ver la nota 63) y señala como último recurso —en caso de ausentarse los primeros— a Juan de Berrotaran y Alzate; en ninguno se hace referencia a un convenio.⁶⁷ Efectivamente, Pedro se encontraba en Guatemala y, por ello, aparece como posible consignatario de los bienes declarados en los registros que, en ese sentido, vinculan a los Elosu con el capitán Langarica.⁶⁸

En los registros de Miluti también carga Ramón de Torrezar, quien sería prior del Consulado pocos años después de esta expedición, de 1696 a 1701, aunque ya figuraba entre los comerciantes a Indias y partícipe en las Juntas desde 1685.⁶⁹ Torrezar aparece en dos registros (ambos en el navío Las Ánimas), en uno carga por su cuenta cuatro frangotes sencillos, setenta y cuatro marquetas de cera y cincuenta balones de papel. En el segundo registro, es Juan de Langarica quien carga en nombre de este personaje dos cajones, el convenio aplica sólo para este

⁶⁶ VILA VILAR “Una amplia nómina...”, pp.143, n.8; cabe señalar que en el listado final que aparece en este artículo de hecho aparecen dos “José de Morales” (números 949 y 951), el primero aparece como cosechero además de consiliario, prior, prior sustituto del Consulado y comprador de oro y plata, mientras que sobre el segundo sólo se anotan las fechas en que participó en las Juntas, entre 1669 y 1700.

⁶⁷ AGI, C, año 1687, 1244, n.2, f.41r y 184r (bis). “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...”.

⁶⁸ GARMENDIA ARRUEBARRENA, “La correspondencia epistolar...”, pp.553-576, ver nota 63.

⁶⁹ Para un recuento de los priores y cónsules de esta Institución a lo largo del siglo XVII, ver: HEREDIA HERRERA, “Historia de un depósito documental...”; HEREDIA HERRERA: “Los dirigentes oficiales del Consulado...”; asimismo: VILA VILAR “Una amplia nómina...”, las notas y el listado, como puede corroborarse, fue fundamental para el rastreo de estos personajes.

caso donde interfiere el capitán Langarica. En ambos los consignatarios siguen la secuencia “Langarica-Elossu-Berrotaran” ya referida y que seguirá reapareciendo en más registros.⁷⁰ Para cerrar, existe una dupla cercana al Consulado que aparece en dos registros más, me refiero a aquella que involucra a Sebastián de Arria con José de Arria. El primero también era otro de los más asiduos partícipes de las Juntas del Consulado, fue segundo cónsul en 1677 y 1678 y primero en los cuatro años siguientes. Mientras tanto, José de Arria aparece como el primer consignatario de las mercaderías, sujeto que había viajado a América pocos años atrás, cuando consiguió el cargo de alcalde mayor de San Salvador de Guatemala, en 1685.⁷¹ Su participación, como en muchos casos, repite el patrón de dividir la carga entre ambos navíos para no arriesgar el total de la inversión en un sólo buque. Los bienes declarados consistieron en dos frangotes sencillos, treinta y dos marquetas de cera y doce balones de papel. Un frangote viajaría en Las Animas y el resto en el navío Santa Bárbara; aquí tampoco hay mención alguna sobre el convenio. En caso de que este familiar no se encontrara presente, las mercaderías recaerían, una vez más, en el capitán Langarica y, en su defecto, en Pedro de Elossu.⁷²

Este breve recuento busca demostrar la activa participación que tuvieron sujetos bastante cercanos al Consulado en el cargamento de las naves que viajaron hacia Honduras. En sí, remarca una situación peculiar, donde los comerciantes adscritos a esta corporación y activos en el sistema de las flotas y galeones buscaban que las concesiones de licencias para navíos sueltos no perjudicaran el régimen vigente y, para ello, insistieron en que la salida de estos navíos fuera, o bien al unísono, o sólo después de que las flotas y galeones comenzaran su navegación. En el caso de los registros de Miluti hacia Guatemala la situación que he señalado en los viajes anteriores se repite. Efectivamente, las solicitudes del capitán para efectuar sus viajes habían comenzado desde 1686,

⁷⁰ AGI, C, año 1687, 1244, n.2, f.86r y 89r (bis). “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...”.

⁷¹ La información que tengo sobre el cargo de este personaje es: AGI, E, año 1685, 348C, “Residencia de Pedro del Risco, alcalde mayor de San Salvador de Guatemala, por José de Arria, su sucesor”.

⁷² AGI, C, año 1687, 1244, n. 2, “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...”. Los dos registros de este personaje corresponden a los f. 100r y 210r. (bis).

cuando en abril de aquel año le fue concedido el título de gobernador de los registros con que pretendía hacer el trayecto en cuanto fuere posible.⁷³ Sin embargo, su viaje lo pudo comenzar sólo después de la salida de los galeones que fueron a Nueva España a cargo del general don José Fernández de Santillán en junio de 1687; apuntemos que Miluti zarpó a finales de agosto y principios de septiembre.⁷⁴

Nuevamente se reafirma que lo que resultaba perjudicial para el Consulado era la salida anticipada de los navíos sueltos, no así su sola existencia, ya que bajo tal condición podía admitirse incluso la participación de estos comerciantes en el sistema alternativo, respaldando así la convivencia de ambas formas de contacto trasatlántico.⁷⁵ En otras palabras, los interesados en las flotas consiguieron repetidamente que éstas viajaran primero y los navíos sueltos después o a la par de ellas, paralizándolos en el proceso. Tal orden, insisto, responde al interés que había en que las mercancías trasladadas por los registros no afectaran los precios de aquellas fletadas en las flotas y galeones, ni mermaran su demanda en las ferias, pues, en caso de salir los navíos sueltos primero, existía el riesgo de que a la llegada de las flotas éstas se encontraran con un mercado mejor abastecido. El presente caso demuestra que el Consulado podía participar del sistema alterno a las flotas y galeones al mismo tiempo que reafirmaba la

⁷³ AGI, G, año 1686, 398, L.16 ff.32r-34r, “Título de Gobernador para D. Juan Thomas Milut de los dos navíos y patache y de la infantería con que ha de navegar al puerto de Honduras con la facultad que en él se expresa”, 22 de abril.

⁷⁴ FRANCIS LANG, *Las flotas de la Nueva España...* p.328, según este autor la salida de esta flota fue el 30 de junio. Por otro lado, las visitas de salida de los tres navíos de Miluti fueron realizadas entre el 24 y 25 de agosto, AGI, C, año 1687, 1244, n. 2, ff.141r, 250r y 263r. (bis) “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...”; y, como ya se apuntó (nota 1), Francisco Ximénez señala el 2 de septiembre como la fecha de inicio del viaje a Guatemala.

⁷⁵ En: LAMIKIZ, “Patrones de comercio y flujo...”, pp. 233-260, el autor refiere los cambios que resultaron del paso del sistema de comercio centrado en las flotas y galeones a aquél de los navíos de registro. Aquí me limito a remarcar que en el caso presente (en el siglo anterior al periodo de estudio de dicho artículo) es la convivencia de estos sistemas la que también da lugar a cambios en los patrones de comercio, mismos que serán objeto de nuestras reflexiones finales. Importa recuperar que el autor define: “Sistema de comercio vendría a ser el conjunto ordenado de leyes, normas y procedimientos que regulaban el funcionamiento del comercio colonial”, mientras que patrón de comercio era: “fruto de un cúmulo extenso de factores tales como el sistema vigente en cada momento —con todo su aparato de rutas, regulaciones, restricciones, imposiciones, etc.—, la frecuencia y la calidad del correo transatlántico —es decir, el flujo de información—, la conducta de otros comerciantes, el nivel de concurrencia, las características del mercado, el influjo de la moda y el grado de regularidad del comercio... el patrón de comercio sería la manera más representativa de comerciar en cada momento”, pp. 236-237.

prevalencia del sistema de contacto ya formalizado. Es decir que estos individuos no dejaron pasar ni la oportunidad comercial que se ofrecía, pero tampoco la ocasión de ratificar, a fin de cuentas, su privilegio.

Continuando con los involucrados en la carga de los navíos, existen dos casos particulares que engarzan aún más al Consulado con los navíos del capitán raguseo, aquél de Juan de Langarica y el de Juan de Berrotaran y Alzate, ambos cercanos a dicha corporación⁷⁶ pero que, además, viajaron a bordo de los navíos de registro y fungieron el papel de consignatarios de varios de los comerciantes aquí mencionados (como apunté según el caso) y de muchas otras personas que, sin estar necesariamente enlazadas con esta institución sevillana, también participaron en la empresa de contacto. Asimismo, ambos individuos fueron cargadores de bienes con montos considerables, el valor del avalúo de las mercancías declaradas en sus registros ascendió a doscientos treinta mil maravedíes en el caso de Langarica y un millón sesenta mil en el de Berrotarán.⁷⁷ Es significativo que ambos capitanes aparezcan mencionados en la mayoría de los registros, ciento cuatro en el caso de Langarica, mientras que Juan de Berrotaran y Alzate aparece en noventa y nueve del total, ya como factores, consignatarios o cargadores.

⁷⁶ Sobre Langarica ya he mencionado varios datos, aquí retomo que ambos aparecen en la nómina elaborada por VILA VILAR “Una amplia nómina...”, en la entrada número 709, participa en las juntas del Consulado en 1664, 1680 y de 1685 a 1687; Berrotaran aparece en la entrada número 198 y sólo parece haber participado en las juntas en 1685, ambos con el cargo de capitán, no obstante, sabemos que los dos obtuvieron, años después, hábitos de caballero de las órdenes militares de Alcántara y Santiago, respectivamente; la información sobre ello para el caso de Langarica ya ha sido mencionada en un capítulo previo, sobre Berrotaran: AHN, *OM-EX*, año 1690, n°5470, “Expediente para la concesión del título de caballero de la orden de Santiago a Juan Bautista Berrotaran”; AHN, *OM-CS*, año 1690, Exp.1064, “Pruebas para la concesión del Título de Caballero de la Orden de Santiago de Juan Bautista de Berrotaran y Zimista, natural de Irún-Iranzu”.

⁷⁷ Esto según las certificaciones hechas por el contador Bernardo Sánchez, oficial mayor de registros en la contaduría principal de la Casa de la Contratación, mismas que acompañan a los expedientes y licencias de pasajero de ambos individuos, las cuales dan cuenta de que efectivamente tenían cargadas mercancías en los navíos de Miluti y cuyo valor superaba los 200mil maravedíes: AGI, *C*, año 1687, 5449, n°68, “Expediente de información y licencia de pasajero a indias de Juan de Langarica, mercader, natural de Salvatierra, hijo de Pedro de Langarica y de Catalina García de Vicuña, a Honduras”, 1687-08-26; AGI, *C*, año 1687, 5449, n°69, “Expediente de información y licencia de pasajero a indias de Juan de Berrotaran y Alzate, mercader, natural de Irun, hijo de Juan de Berrotaran y de María de Alzate, a Honduras”, 1687-08-26. Sobre los Berrotaran, Juan y Miguel, *vid.* OLASKOAGA ORTIZ, “Linajes de Hondarribia...” en el enlace que dirige a la publicación aparecen las ligas que a su vez conducen a cada uno de los linajes que hasta ahora se han reconstruido, en el caso del apellido Berrotaran el documento PDF disponible consta de 156 pp.

Comienzo con las mercaderías que cargan por su cuenta y riesgo.⁷⁸ El capitán Langarica participa con nueve registros, en una de estas ocasiones hace uso de un factor, el propio Berrotaran y Alzate, y en otra participa junto con Bernarda de la Cuesta para llenar las bodegas de los barcos de Miluti. De este total, seis registros viajan en el navío Las Ánimas y los restantes en el navío Santa Bárbara. Las mercancías declaradas comprenden quince frangotes sencillos, dos frangotillos, dos pozuelos, un cajoncillo tosco, una churla de canela y dos cajones; en ninguno se hace referencia al convenio, salvo en el que interviene Bernarda de la Cuesta.⁷⁹ En cuanto al capitán Berrotaran, participa con doce registros, en dos de ellos recurre a factores (en una ocasión al capitán Miluti y en otra al caso ya referido de Lorenzo López de Ezeiza), ocho de sus registros son remitidos en el navío de Martínez de Berra y los cuatro restantes en el de Sotelo de Figueroa. La suma de los bienes declarados es considerable, en total representan: sesenta frangotes sencillos, dieciocho barriles medio quintaleños, un barril, un cajoncillo, sesenta y ocho marquetas de cera, diecisiete balones de papel, seis cajones de clavazón, veintitrés cajones con mercerías (ocho forrados y quince toscos), además de otros dos toscos y siete forrados donde no se especifica el contenido. Sólo en dos de estos registros (uno de un frangote y otro de seis y medio frangotes) se hace mención del convenio.⁸⁰ Los destinatarios, evidentemente y en todos sus respectivos casos, son ellos mismos. En los nueve registros del capitán Langarica siempre se refrenda la cadena de consignatarios ya mencionada, a saber: “Langarica-Elossu-Berrotaran”. Pedro de Elossu reaparece en la totalidad de las ocasiones en que es mencionado Langarica y en casi todos los casos lo hace específicamente como el consignatario que recibiría las mercancías en caso de ausencia de este capitán. La cercanía del vínculo entre Langarica y Elossu se refuerza gracias al expediente y licencia de pasajero del primero, donde el

⁷⁸ El desglose detallado de las modalidades de participación seguidas por éste y otros mercaderes, siguiendo la forma en que fue abordado el caso de Buenos Aires, se encuentran en el anexo 8.

⁷⁹ AGI, C, años 1687, 1244, n.2, ff.36r, 74r, 91r, 95r, 101r, 103r, 205r, 207r y 212r. (bis). “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...”. El total de derechos pagados suma 344,400 maravedíes. El registro encontrado en ff.205r pertenece a esta mujer cargadora.

⁸⁰ AGI, C, año 1687, 1244, n. 2, ff 38r, 68r, 70r, 75r, 80r, 92r, 113r, 134r, 183r, 192r, 196r y 215r. (bis). “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...”. El total de derechos pagados ascendió a 2,243,059 maravedíes. Los registros 113r y 215r son los que hacen referencia al convenio.

segundo aparece como uno de los testigos que acreditaron la información presentada por el capitán ante la Casa de la Contratación para obtener su licencia de pasajero, esto en paralelo a las declaraciones del maestro Martínez de Berra y el escribano, Miguel de Berrotaran, quienes también dijeron conocerlo y haber tratado con él desde hace tiempo.⁸¹ Ahora bien, con el capitán Berrotaran sucede algo similar cuando es el cargador o dueño de los bienes, en nueve registros la cadena de consignatarios comienza con él, pero continúa con su primo, Miguel Berrotaran (el escribano), para luego repetir la dupla Langarica y Elossu, quien cierra como último recurso posible. Los casos restantes se limitan a no requerir la participación de Pedro de Elossu (en un caso) o directamente establecen a Berrotaran y Alzate como el único receptor designado.⁸²

Estas secuencias son representativas de cómo cada comerciante aseguraba la ejecución de sus negocios, apoyándose en lazos familiares o, en términos generales, en personas que eran cercanas a cada uno de ellos. La práctica de tener a más de un posible consignatario también refuerza la confianza que respalda la función de los mercaderes como factores, pues así estaban mejor preparados para concretar las transacciones que les eran delegadas en caso de ausentarse. En este sentido, es significativo que la cadena de consignatarios continúe gracias a la inclusión de eslabones que son propios de otro mercader, denotando así un soporte entre los miembros de un grupo aglomerado alrededor de su profesión y que así salvaguardaban la conclusión de sus contratos; si Langarica se ausenta, entonces se confía en Berrotaran para finiquitar las operaciones mercantiles y viceversa.⁸³ Lo anterior demuestra cómo entre

⁸¹ AGI, C, año 1687, 5449, n°68, “Expediente de información y licencia de pasajero a indias de Juan de Langarica...”, 1687-08-26; sobre el proceso que los pasajeros a indias debían hacer ante la Casa de la Contratación para ser admitidos como tales y el papel de los testigos para probar la limpieza de sangre de los solicitantes, nos remitimos a: FERNÁNDEZ-LÓPEZ, *La Casa de la Contratación...*, p. 206-240.

⁸² En los dos casos que Juan de Berrotaran está designado como el único receptor se declara que las mercancías se han de entregar a este individuo o, en su defecto, “a quien su poder o causa hubiere”. Es decir que sólo se entregarían a un tercero en caso de que el capitán así lo designare o como resultado de una causa (legal) que así lo exigiere o permitiere.

⁸³ En 3 casos el capitán Juan de Berrotaran recibiría las mercaderías por ausencia de Juan de Langarica y en 32 más lo haría en caso de ausentarse tanto Langarica como Pedro de Elosu. Lo cual significa que, de los 40 registros donde Langarica era el primer consignatario, 35 estaban respaldados por dicho capitán. Por su parte, Langarica sería el consignatario en 8 casos a causa de la ausencia de Juan de Berrotaran y en 24 si se

maestros y comerciantes existía un trato cercano, al funcionar como segundos o terceros consignatarios de otro, ello en caso de que su contraparte dejara trancos sus servicios. Pero también se ve reflejado en el hecho de que varios individuos funcionaron como testigos para acreditar la naturaleza y limpieza de aquellos comerciantes que viajaron a Indias, como es el caso del maestre Martínez de Berra y Pedro de Elossu, quienes no sólo lo fueron de Langarica (junto con el escribano del navío, Miguel de Berrotaran, como se dijo) sino que también lo fueron de Berrotaran y Alzate (el tercer testigo de Berrotaran fue otro comerciante ya mencionado, Juan Antonio de Padilla, quien también viajó en los navíos de registro y cuya intervención redundaba en tal cercanía entre mercaderes).⁸⁴

Lo que cabe remarcar es que una misma cadena de consignatarios se repite en función del mercader implicado. Para ver esto, continúo con las transacciones efectuadas por este par de capitanes y así ver de qué forma articularon a muchos otros partícipes en la empresa trasatlántica. En diez de los registros donde aparece Langarica como factor y primer consignatario se repite la cadena “Langarica-Elossu-Berrotaran”. Lo mismo ocurre en otros doce registros donde sólo aparece como primer consignatario, esto es, cuando un comerciante carga por su cuenta en Cádiz o Sevilla, pero encarga a un tercero la recepción y venta de las mercancías en el puerto de destino. Con Berrotaran, cuando es factor y primer consignatario, la cadena “Berrotaran-M.Berrotaran-Langarica-Elossu” se utiliza en tres registros y en dos más cuando sólo participa como primer consignatario. En paralelo, cuando es factor y consignatario aparecen dos casos que prescinden de Pedro de Elossu y cuando sólo es primer consignatario se añaden otros siete casos que no requieren la participación de este eslabón; que se aduce más cercano a Langarica. Puede apreciarse que ambos capitanes dan preferencia a los lazos de mayor confianza por encima de aquellos originados por una afinidad profesional, incluso si consideramos a Miguel y a Pedro como

ausentaran tanto este capitán como su primo. De manera que, de 37 registros que designan a Berrotaran como su principal consignatario, 35 estaban respaldados por su contraparte, el capitán Juan de Langarica.

⁸⁴ AGI, C, año 1687, 5449, n°69, “Expediente de información y licencia de pasajero a indias de Juan de Berrotaran y Alzate...”, 1687-08-26; el expediente de Juan Antonio: AGI, C, año 1687, 5449, n°67, “Expediente de información y licencia de pasajero a Indias de Juan Antonio de Padilla, mercader, natural de Mondragón, hijo de Juan de Padilla y de Catalina de Saba y Aguiriano, a Honduras”, 1687-08-26.

mercaderes, en otras palabras, en caso de ausentarse el primer consignatario, las mercancías debían pasar por manos del vínculo de mayor confianza (Pedro de Elossu o Miguel de Berrotaran) antes de recaer sobre otro mercader (Langarica o Berrotaran y Alzate).

Efectivamente, los capitanes conjugan varias operaciones comerciales que demandan su participación en distintos grados, desde las que sólo los requieren para recibir los géneros en cuarto lugar, pasando por aquellas que los determinan como tercero o segundo consignatario, otras donde sólo se encargan de registrar las mercancías pero no de recibirlas, hasta esas donde son los primeros consignatarios y que nos remiten a los casos ya mencionados en los que cada uno de los mercaderes es el principal responsable y dueño de las mercancías que registra. La colección de registros elaborados en el viaje de Miluti demuestra que la posición en la “cadena” de un comerciante depende, evidentemente, de su grado de involucramiento en la transacción y, asimismo y no tan evidente, de la combinación de cierto conjunto de personas que participan en la operación mercantil.⁸⁵ A manera de ilustrar esta situación, cuando Langarica es factor y primer consignatario, en cinco ocasiones el mercader Juan Antonio de Padilla aparece en la cadena utilizada: “Langarica-Padilla-Elossu”. En dos de estos casos el mercader que recurre a Langarica para efectuar el registro de las mercancías es García González de Lucena. Este personaje reaparece en dos registros donde Padilla es el primer consignatario, en uno cuando Lucena acude a él como su factor y en otra cuando carga mercancías por su cuenta y riesgo, alterando la cadena subsecuente de esta manera: “Padilla-Langarica-Elossu”. La inclusión de Padilla en los casos donde Langarica es el primer consignatario parece responder al vínculo que Padilla también sostiene con Lucena y que termina por tomar precedencia frente a aquél entre Langarica y Pedro de Elossu, a quien desplaza en el orden. Tampoco es extraño, entonces, que esta última secuencia se repita cuando Langarica sirve como factor de Juan Antonio (en dos ocasiones) y carga a su nombre mercancías consignadas al propio Padilla.

⁸⁵ *Vid.* anexo 8 para el caso presente y, como quedó dicho, el anexo 3, correspondiente al primer viaje a Buenos Aires, también permite observar cómo la participación de ciertos personajes incide en la configuración final de la “cadena de consignatarios” utilizada en cada caso.

Asimismo, los registros de Lorenzo López de Ezeiza son representativos de esta situación, mismos que abordamos párrafos arriba. Cuando carga por su cuenta o a través de su factor Miguel Peri (tres casos en total), el orden de los consignatarios es: “Langarica-Elossu-Berrotaran”, pero cuando lo hace como factor (tres casos), ya sea de Berrotaran y Alzate, Ignacio Cameros o del propio Padilla, la cadena cambia en correspondencia. Como dije, en el primer par de casos los consignatarios siguen un orden propio de los registros efectuados por el capitán Alzate, es decir: “Berrotaran-M.Berrotaran-Langarica”, no obstante, cuando participa como factor de Juan Antonio de Padilla se repite lo sucedido con Langarica (quien cumplió el mismo papel de factor), prevaleciendo la cadena “Padilla-Langarica-Elossu” en concordancia con otros registros que estaban consignados a Padilla en primer lugar. Otro ejemplo significativo es cuando Berrotaran y Alzate sirve como factor de José Barón de Berrieza, caballero de Calatrava, avecindado en Guatemala, comerciante de gran importancia y vinculado con el gobierno local de dicho espacio.⁸⁶ Berrotaran hace tres registros por cuenta y riesgo de este mercader, la declaración de los contenidos suma setenta y un marquetas de cera, siete frangotes sencillos, un cajón forrado y seis balones de papel, sin embargo, el único consignatario es el propio Berrieza.⁸⁷ Por otro lado, Berrotaran también es factor de los “herederos del capitán Pedro López de Ramales” en dos ocasiones, capitán que era el padre de Juana Antonia López de Ramales, esposa de Berrieza. Este mercader americano delega la carga de los bienes propios y, posiblemente, también de aquellos pertenecientes a los herederos de su difunto suegro (eran dos frangotes sencillos, treinta marquetas de cera y un cajón de libros) en un tercero, en Cádiz, para que todas ellas le sean entregadas “o a quien su poder o causa hubiere” al arribar a Guatemala.⁸⁸ Efectivamente, Berrotaran sólo apoya como factor en el momento de la carga, sin ser parte de los posibles consignatarios, ya que, en esta situación, el comerciante

⁸⁶ SANTOS PÉREZ, “Las élites De Santiago...”, pp. 87-111; WEBRE, “Política y comercio...”, pp. 27-41.

⁸⁷ AGI, C, año 1687, 1244, n. 2, ff.69r, 77r y 195r, “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...”. Estos folios corresponden a los registros que Berrieza realiza a su nombre. También, en uno de los registros hechos por fray Ambrosio de Ypensa (ff.112r) se menciona un cajón de libros rotulado “a don José Barón de Berrieza caballero de la orden de Calatrava”.

⁸⁸ AGI, C, año 1687, 1244, n. 2, ff.78r y 194r, “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...”. Estos folios corresponden a los registros de los herederos del capitán Ramales.

principal es quien recibe los fardos y no requiere de un tercero para continuar la operación una vez hecho el dilatado viaje a través del Atlántico.

Con atención en lo anterior, los ejemplos de los capitanes Berrotaran y Langarica son importantes por ser los principales encargados de recibir las mercancías una vez cumplido su desembarco en los puertos centroamericanos (en total, son los primeros consignatarios de setenta y siete registros, poco menos de la mitad del total). Por lo tanto, son los individuos en quienes se confió la consumación de una gran parte de las transacciones, particularmente de personajes cercanos al Consulado. Aún resta la otra mitad de registros y no todos los que participaron en la carga de los navíos estaban tan estrechamente vinculados al Consulado como los aquí revisados. Pero en cuanto a ello y como última observación antes de pasar al resto de comerciantes, esto parecería indicar que en los registros efectuados por personas vinculadas al Consulado apenas se hace mención del “convenio”. En efecto, Berrotaran y Alzate es beneficiado en dos ocasiones, Langarica en una (cuando carga con Bernarda de la Cuesta) y Ramón de Torrezar en otra (cuando Langarica es su factor). De hecho, de entre todos los hasta aquí referidos, el personaje cuyos registros mencionan el convenio con mayor regularidad es Juan Antonio de Padilla, en tres ocasiones.⁸⁹ Este personaje, si bien no aparece entre los asistentes de las Juntas del Consulado, claramente está relacionado con más de uno de sus miembros, por lo que aquí lo he considerado parte de los cercanos a dicha corporación.

Sin embargo, podrían añadirse otras personas que aparecen como partícipes de las Juntas de esta institución (algunos más ocasionalmente que otros) y cuyos registros de mercancías refieren haber pagado “en conformidad del convenio” los derechos por cobrar a causa de su paso a Indias. Los individuos en cuestión son el propio maestro Juan Martínez de Berra (beneficiado en dos ocasiones junto al capitán Antonio de Urdinola), Juan Ruiz de Ahumada (en dos ocasiones), Francisco Sáenz de Suazo y Andrés Martínez de Murguía (beneficiados en una y

⁸⁹ AGI, C, año 1687, 1244, n.2, los ff.218r, 219r y 221r, “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...”. en los tres registros Padilla recurre a distintos factores, de manera que él permanece como la variable que tienen en común, los factores son Lorenzo López de Ezeiza, García González de Lucena y Juan de Langarica. Las mercancías están cargadas en las naves de Sotelo de Figueroa y corresponden a 88 marquetas de cera, 2 frangotes sencillos y 1 cajón toscó. *Vid.* Anexo 7 y 8.

dos ocasiones respectivamente, además de otras dos ocasiones en que son beneficiados en conjunto), Diego de Peña (dos ocasiones), Pedro Colarte (en tres y en una más si consideramos un registro de su hermano Felipe), García González de Lucena, Andrés Pérez de Rivera y Pedro Galdona (cada uno en una ocasión).⁹⁰ Con esto en mente, sobresale el caso de Martínez de Murguía junto a Sáenz de Suazo, quienes sólo participan esporádicamente en las Juntas del Consulado, pero que de entre los cercanos a dicha institución reúnen la mayor cantidad de registros que mencionan el convenio. Sobre Martínez de Murguía (uno de los principales comerciantes gaditanos del primer tercio del siglo XVIII y mentor de otro mercader bien conocido, Tomás Ruiz de Apodaca) importa señalar su cercanía con los navíos de registro, pues años más adelante pasará a ocupar la posición que en estos momentos ejerce el capitán Miluti, conformándose como beneficiario de licencias para navegar a Buenos Aires en las primeras décadas del siglo XVIII, lo cual señala que su interés en el contacto con el Río de la Plata fue previo al viaje que realizó junto con Carlos Gallo Serna en 1698, otro de los capitanes cuyo interés en el contacto con Buenos Aires se remonta, como vimos, al primer viaje de Miluti.⁹¹

Ahora bien, cuando tomamos cada registro favorecido de manera aislada, los bienes declarados por cada mercader comprenden una cantidad moderada de artículos. Así, los dos casos de Berrotaran y Alzate constan de siete frangotes y medio, el de Langarica y Bernarda son tres frangotes y un cajón forrado, los de Torrezar son un cajón y otro forrado. Mientras tanto, los de Murguía y Suazo

⁹⁰ VILA VILAR “Una amplia nómina ...” En las entradas 868 y 869 del listado aparece el maestre Martínez “Verra” y “de Verra”, quien participa en juntas de 1686, 1697, 1698, 1699 y 1700; Juan Ruiz de Ahumada aparece en la entrada 1281, referido como capitán, sólo participa en 1677; Francisco Sáenz de Suazo aparece en la entrada 1295 y sólo participa en 1685; Andrés Martínez de Murguía aparece en la entrada 861 y sólo participa en 1685; Diego de Peña Ceballos aparece referido como capitán en la entrada 1096 y sólo participa en juntas de 1677 y 1685; Pedro Colarte, Caballero de Santiago, aparece en la entrada 337 y sólo participa en 1677; García González de Lucena aparece en la entrada 594 y sólo participa en juntas de 1685; En el listado, en la entrada 1218, aparece un capitán “Andrés de Rivera”, que participó en juntas de 1662, 1664-1666 y 1668; Pedro de Galdona es mencionado en la entrada 526 como comprador de oro y plata, participa en juntas efectuadas en 1685-1689 y de 1692-1700.

⁹¹ Efectivamente, su participación en el comercio es previa a 1698, *cf.* JUMAR, *Le commerce Atlantique...*, pp. 120 y ss.; asimismo, este comerciante y su familia han sido objeto de análisis particulares por parte de: CRESPO SOLANA, “Los registros destino Buenos Aires...”, pp. 499-510; GARMENDIA ARRUEBARRENA, “Los Martínez de Murguía...”, pp. 425-451; GARMENDIA ARRUEBARRENA, “Un arcediano alavés en Cádiz...”, pp. 357-368; finalmente, sobre su conexión con Apodaca, Bernd Hausberger, “La red social del alavés...”, pp. 885-909.

incluyen cuatrocientos noventa cavos de fierro y dos frangotes sencillos (cuando cargan por su cuenta, respectivamente) y cuando lo hacen en conjunto los bienes corresponden a dos frangotes, un cajón aforrado y treinta marquetas de cera. Los de Padilla suman ochenta y ocho marquetas de cera, dos frangotes y un cajón forrado. Ahora, considerados en conjunto todos los bienes manifestados por individuos próximos a la institución mercantil (exceptuando aquellos de los Colarte) éstos suman veintitrés frangotes, cuatro cajones forrados, un cajón, ciento ochenta y una marquetas de cera, treinta y cuatro cajoncillos de herraje y los cuatrocientos noventa cavos. Recordemos este listado, ya que el total es comparable con las mercancías que un comerciante declara en tan sólo tres registros, todos con mención del convenio. Aquí cabe preguntar, entonces, además del Consulado ¿quiénes fueron el resto de los participantes de la carga del navío de registro y en qué proporción de sus registros se menciona el convenio?

Pasando al resto de interesados en los géneros dentro de los buques, lo que muestra el conjunto de registros de los navíos de Miluti es que una parte considerable, que también menciona el convenio, pertenecen a comerciantes que conservan un rasgo en común, todos son o están claramente ligados con individuos de origen extranjero. Efectivamente, por tal motivo no he incluido a los Colarte en la suma previa, ya que estos hermanos son reconocidos comerciantes de origen flamenco, pero naturalizados españoles.⁹² Del mismo origen es Maximiliano Cortés, quien asimismo consiguió naturalizarse en 1669, en los registros de los que es dueño siempre se menciona el convenio.⁹³ Esto resuena con que uno más de los registros beneficiados pertenezca a otro capitán naturalizado en ese mismo año, efectivamente, nos referimos a Juan Tomás Miluti

⁹² En 1644 Felipe IV le concede, por medio de una Provisión del 24 de abril, la carta de naturaleza que había solicitado para comerciar con Indias, *vid.* BUSTOS RODRÍGUEZ, *Burguesía de Negocios y capitalismo...*, pp. 25-28 y 48; AGI, C, año 1687, 1244, n. 2, ff.67r, 117r, 225r, “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...”. Folios que corresponden a los registros de Pedro, el 209r al de Felipe, quien, por su parte, se había naturalizado en 1668 después de haber ofrecido un donativo (un servicio) al rey equivalente a 600 pesos, probablemente para compensar que no cumplía con todos los requisitos necesarios para obtener este documento, *vid.* GARCÍA FUENTES, *El comercio español...* p. 40.

⁹³ GARCÍA FUENTES, *El comercio español...* p. 40; AGI, C, año 1687, 1244, n. 2, ff.64r, 65r, 66r, 96r, 97r, 214r y 248r, “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...”. Folios que corresponden a sus registros.

y, de hecho, dos más lo son de su sobrino, Juan Clis Miluti, recordemos, capitán del patache que acompañó a los navíos de registro.⁹⁴ Por último, el personaje cuyos tres registros representan una cantidad equiparable a la suma de mercancías pertenecientes a personas cercanas al Consulado fue Diego Alonso Toscano (natural de Moguer), quien —como ahondaré— era un mercader vinculado con una familia portuguesa partícipe del comercio indiano.⁹⁵ Asimismo y retomando las cadenas de consignatarios, las utilizadas por estos individuos permiten acreditar algunas conexiones entre ellos. En todo caso, la creciente participación extranjera en el comercio indiano era una realidad que enlazó directamente con la preponderancia de Cádiz en el contacto trasatlántico y, en este sentido, con el papel del arrendador de los derechos cobrados en la aduana de dicho puerto, el ya referido Báez Eminente, quien para estos años había dejado al frente de sus negocios a su hijo Tomás Antonio y fue precisamente durante su administración que apareció la novedad del llamado “Convenio de Eminente”.⁹⁶ Bajo esta luz resulta probable que una parte de las menciones del convenio en los registros respondan a que éste consistía en el establecimiento de acuerdos para moderar los derechos que se aplicaban a un tipo de mercancías (lo cual puede explicar que algunos de los registros con productos de hierro sean beneficiados) o bien a los acuerdos que se concertaban con grupos de mercaderes de cierta nación con el mismo propósito, como atisba el caso de estos negociantes extranjeros. Veamos a este conjunto de personas que, todas ellas, tienen registros

⁹⁴ AGI, C, año 1687, 1244, n. 2, ff.108r y 245r, “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...”, corresponden a los registros del sobrino, el que pertenece a Miluti está en el f.132r.

⁹⁵ Sobre el cargador Diego Alonso de Toscano se menciona, en la certificación dada ante la Casa de la Contratación respecto al despacho de los navíos del capitán Miluti, que: “entre las hojas de registro que se han presentado están tres de diferentes mercaderías cargadas en dichos navíos por cuenta y riesgo de Don Diego Alonso Toscano... cuyo valor importa más de dos quentos de maravedíes” AGI, C, año 1687, 5448, n. 103, “Expediente de información y licencia de pasajero a Indias de Diego Alonso Toscano, capitán, mercader, vecino de Cádiz, a Honduras. Fecha final” 1687-08-26. Más adelante se hará hincapié en la relación de este comerciante con la familia Barrios, de origen portugués; AGI, C, año 1687, 1244, n. 2, ff.123r, 227r y 235r, “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...”. Folios que corresponden a sus registros.

⁹⁶ El papel de Cádiz como foco de “transnacionalismo” es subrayado por: CRESPO SOLANA, “Cádiz y el comercio de las indias...”; En cuanto al papel de Eminente en relación con las “naciones” de comerciantes extranjeros, nos remitimos a los ya citados: SANZ AYÁN, *Los banqueros de Carlos II...*, pp. 346-351; DOMÍNGUEZ ORTIZ, *Los judeoconversos...*, pp. 201-203.

con la anotación de haber pagado “en conformidad del convenio” los gravámenes cobrados en Cádiz.

Inicio recordando que el vínculo entre el capitán Miluti y Pedro Colarte se remonta al segundo viaje que Miluti efectuó a Buenos Aires, cuando aseguró sus dos barcos con Colarte y éste, natural de Dunquerque, a su vez le concedió un poder al capitán raguseo para que pudiera cobrar el dinero o las mercancías que le estaban adeudadas en la provincia rioplatense. Ahora, tanto Pedro como su hermano Felipe participan en la carga de los registros destinados a Centroamérica y lo hacen recurriendo a los servicios del capitán Langarica, el total de sus registros (cuatro, dos en cada barco) son beneficiados por el convenio. En efecto, el flamenco había asegurado su lugar entre los hombres de negocios de Ámsterdam, Amberes, Sevilla y Cádiz al servir como gestor, acreedor y comisionado en los negocios que enlazaban a los Países Bajos con Andalucía y, en última instancia, a estos espacios con Indias. En este contexto, su papel como intermediario emparejó con el rol que jugó activamente en el financiamiento de la Carrera de Indias, prestando dinero a los mandos de las Armadas que escoltaban a las flotas y galeones o, como ocurre en el caso presente, participando en los intercambios como socio que facilitaba numerario o mercancías pero que delegaba completamente la negociación directa en terceros.⁹⁷ El monto de los bienes que declaran ambos hermanos asciende a doce frangotes sencillos y ciento sesenta y un marquetas de cera (cuarenta y seis corresponden a Felipe). Esta suma supera, en muchos casos, los bienes declarados por otros comerciantes cuyos registros refieren el convenio.

En cuanto a Maximiliano Cortés y Diego Alonso Toscano, ambos viajaron a bordo de los navíos del capitán raguseo.⁹⁸ En conjunto, son los primeros consignatarios de veinte registros, catorce dirigidos a Diego y seis a Maximiliano.

⁹⁷ Sobre esto ahondé en el capítulo sobre el segundo viaje de Miluti a Buenos Aires, *vid.* BUSTOS RODRÍGUEZ, *Burguesía de Negocios y capitalismo...*, especialmente los capítulos segundo y tercero.

⁹⁸ AGI, C, año 1687, 5448, n. 124, “Expediente de información y licencia de pasajero a indias de Maximiliano Cortés, mercader, vecino de Cádiz, a Honduras. Fecha final. Es naturalizado” 1687-06-21, la certificación hecha por el contador Bernardo Sánchez menciona que: “entre las hojas de registro que se han presentado de los frutos y mercaderías cargadas en los dichos navíos están seis por cuenta y riesgo y para entregar en primer lugar a Don Maximiliano Cortés, cuyo valor importa doscientos y sesenta y cinco mil y doscientos maravedíes”; el ya citado: AGI, C, año 1687, 5448, n. 103, “Expediente de información y licencia de pasajero a Indias de Diego Alonso Toscano...”.

En dos de los pertenecientes al flamenco participa un factor, Diego de Barrios, mientras que los otros cuatro los registra por su cuenta. En los primeros el único consignatario designado es él mismo —tal vez Barrios y Cortés no quisieron confiar en nadie más el contenido de estos embalajes— el resto sigue una de tres posibles cadenas: “Cortés-Sayas-Clis” (en dos casos), “Cortés-Langarica-Toscano-Clis” o “Cortés-Masibradi-Langarica-Berrotaran”. Por lo anterior vemos que el propio Toscano y aún el sobrino del capitán Miluti aparecen como receptores viables de las mercancías que declara Cortés y que, en total, corresponden a once frangotes sencillos y un tercio. Maximiliano participa en la carga en una ocasión más, pero no es él quien debía recibir los bienes, sino Diego de Ruedas, aunque, de no presentarse, se entregarían entonces a Toscano. Probablemente esta transacción, que no hace referencia al convenio, se deba a una cercanía con familiares de la esposa del flamenco, Catalina Pimentel de Ruedas.⁹⁹ La mayoría de sus bienes viajan a bordo del navío Las Ánimas, sólo dos registros aparecen en el navío Santa Bárbara.

Por parte de Diego Alonso Toscano, de los catorce registros que lo designan como primer consignatario, son tres los que carga a su nombre. Este mercader lleva consigo un inmenso lastre de artículos para ofertar en Indias, repartidos entre las naves de mayor porte y totalizan: veintidós frangotes y medio sencillos y otros tres frangotes dobles, cincuenta y ocho marquetas de cera, treinta y siete balones de papel, treinta y dos cajones toscos, cuatro cajones y tres cajoncillos, doce barriles y dieciocho barrilillos medio quintaleños, ciento cincuenta quintales de fierro planchuela y, finalmente, trescientos treinta y cinco cavos de fierro. Las mercancías viajan consignadas a él en primer lugar y siguen, en dos ocasiones, una cadena que incluye personas aquí ya reconocidas: “Toscano-Hugo-Langarica-Berrotaran”, en el tercer registro y de menor cuantía, la cadena añade a Manuel Luis Toscano, (piloto del patache que comanda Juan Clis) de esta forma: “Toscano-M.Toscano-Hugo”; un vínculo familiar que no he podido corroborar. En cuanto a la presencia del capitán del navío Las Ánimas, Juan Antonio Hugo, en

⁹⁹ AGI, C, año 1687, 5448, n. 124, “Expediente de información y licencia de pasajero a indias de Maximiliano Cortés...” f.3r, Catalina da su consentimiento para que su esposo pueda permanecer en Indias por tiempo de 6 años.

estos y otros registros donde Toscano participa como consignatario, puedo decir que su lugar lo aproxima a una posición semejante a aquella que Pedro de Elossu o Miguel de Berrotaran ocupan en los casos de los capitanes Langarica y Alzate, es decir que, siguiendo esta lógica, parece existir un lazo de cercanía y confianza entre Hugo y Toscano.¹⁰⁰ Un caso más que retoma la importancia de tener personas que puedan dar seguridad a las transacciones en caso de ausencia. En este sentido, resulta significativo que los personajes que ocupan posiciones como consignatarios en caso de ausentarse Toscano y Hugo sean, en la mayoría de las veces, Langarica, Berrotaran o ambos.¹⁰¹

Ahora bien, en las once ocasiones restantes Toscano no participa en la carga, pero sí es el principal comisionado a recibir los artículos embarcados por personas que, de hecho, ya han sido mencionadas, éstas son Juan Clis, Diego de Barrios, Andrés Pérez de Rivera y Juan Ruiz de Ahumada, además aparecen dos mujeres cargadoras, Lucrecia de la Torre y María Merino. En este sentido, también es el receptor de lo declarado por Diego de Barrios de la Rosa y Soto, sobrino de Diego de Barrios, quien a su vez fue, como vimos, factor de Maximiliano Cortés. Su participación no se detiene allí, pues también es mencionado como receptor de mercancías en otros dieciocho registros, tres en segundo lugar, trece en tercero y dos más en cuarto lugar (entre éstos están el par de casos que involucran a Maximiliano Cortés). La familia Barrios es precisamente aquella que mencioné era de origen portugués, sobre ella veremos, en el próximo ápice, que su papel en este viaje no se limitó a la dimensión comercial.

En cuanto al gobernador Miluti y su sobrino, su participación en términos de volumen no es pequeña. Como se dijo, ambos pagaron en conformidad del

¹⁰⁰ Siguiendo la información del anexo 8, Juan Antonio Hugo aparece como segundo consignatario de los registros que designan a Toscano como el primer receptor de los bienes en 9 de 14 casos y en una ocasión más como el tercero. En sentido inverso, Toscano es consignatario en tercer lugar en 2 ocasiones de 5 en las que Juan Antonio es el primero. Por otra parte, si este Antonio Hugo no es otro que Antonio Hugo de Omerique, entonces importa tener en cuenta que su familia era, probablemente, de comerciantes flamencos, muy específicamente se hace referencia a su padrino, Antonio Vicente. Sobre Omerique: BERENQUER, “Un geómetra español...”, pp. 449-457; BERENQUER, “Un geómetra español del siglo XVII...”, pp. 116-121.

¹⁰¹ En 7 de 14 ocasiones, a falta de Toscano y Hugo intervienen Langarica y Berrotaran (en una Berrotaran antecede a Langarica), en otras 3 sólo interviene Berrotaran (en una de éstas también aparece su primo), en otra ocasión, de ausentarse Toscano (sin mención de Hugo) las mercancías pasarían directamente a Langarica y luego a Berrotaran, por último, en dos más sólo se menciona a Langarica, *vid.* anexo 8.

convenio tan sólo en tres ocasiones (dos Clis y una Miluti), por lo cual el total beneficiado es apenas una fracción del total comercializado por ambos y tal fracción corresponde a dos frangotes dobles y dieciséis cajones de herraje. En este caso importa tener en cuenta que el capitán Miluti tenía una relación cercana con el contador de la Casa de la Contratación en Cádiz, quien por entonces firmaba todos los registros efectuados en el puerto gaditano, Joseph Bonet Campodarve, individuo que, recordemos, se había referido a Miluti como “amigo y camarada” cuando ambos fueron acusados de distintas prácticas ilícitas, como se vio en apartados previos.¹⁰² Un lazo que puede ser una coincidencia o atisbar el trasfondo de los beneficios que aplicaron para una parte de la carga del capitán.

Ahora bien, en total el gobernador efectúa nueve registros, tres por su cuenta y seis con factores que cargan en su nombre. Como sabemos, uno de esos factores fue Cristóbal García de Segovia, quien embarcó vino y aceite para ser entregado a los oficiales principales y los maestros de los dos navíos mayores al arribar a Centroamérica. Sobre el par de factores restantes, Rodrigo de Lanz apoya a Miluti en cuatro momentos, en uno de los cuales aparece la mención al convenio. El tercer factor es Juan Francisco de Ezain, en una ocasión. Así, el total de efectos que tienen por receptor a Miluti constan, entre otras cosas, de cantidades importantes de artículos de hierro. A los dieciséis cajones de herraje se añaden ciento sesenta cajones del mismo tipo, veinticinco balones de papel, catorce frangotes, dos cajones toscos, setecientas sesenta y dos azadas de fierro, cinco cajones de hachas (con cincuenta cada uno) y cincuenta y ocho palas. Mientras tanto, a los dos frangotes dobles que refieren el convenio, cargados por Clis, se añaden cuatro frangotes dobles más. Las cadenas de consignatarios muestran que, salvo el caso donde Miluti tiene que recibir junto a Martínez de Berra y Sotelo de Figueroa el vino y aceite contribuido por García de Segovia, él es el único designado para recibir las mercancías de los otros ocho registros.

¹⁰² Aquí también importa decir que el contador Campodarve tuvo una relación estrecha con otro individuo a bordo de los navíos, el capitán Antonio Hugo de Omerique, Campodarve fue el mecenas de su obra *Analysis geométrica...*, el interés por las matemáticas era compartido, Omerique, por su parte, menciona que Campodarve escribió su *Tratado de aritmética...* antes de cumplir 12 años. Omerique probablemente pertenecía a una familia de comerciantes de origen flamenco, *vid.* la pequeña biografía escrita por Ernesto García Camarero, “Antonio Hugo de Omerique”, en el portal de la Real Academia de la Historia, [<https://dbe.rah.es/biografias/14062/antonio-hugo-de-omerique>] (última visita el 20 de septiembre de 2023).

Miluti participa una vez más como el factor de Berrotaran y Alzate, pero esta es su única otra intervención. El sobrino tiene un rol más diverso, aunque sólo participa como cargador en tres ocasiones, también aparece como primer, segundo, tercer o hasta cuarto consignatario. Vimos que en un par de casos en que carga mercancías por su cuenta lo hace para que éstas sean entregadas a Diego Alonso Toscano y, de hecho, es uno de los registros dirigido a Toscano el que refiere el convenio. Asimismo, reitero, es el tercer (en dos ocasiones) y cuarto (en una) receptor de artículos cargados por Maximiliano Cortés.

Con lo anterior puede verse que, a la manera de los capitanes analizados previamente, Diego Alonso Toscano, Maximiliano Cortés, los Colarte y los Miluti también compaginan una serie de modalidades de participación en la Carrera de Indias, que si bien son menores en número comparadas con las de Alzate o Langarica, reflejan unas mismas prácticas y permiten dar cuenta de las distintas formas en que los individuos implicados en este viaje estaban relacionados para reforzar la seguridad de sus negocios. Aquí, entonces, hay que remarcar que la presencia de los comerciantes cercanos al Consulado no desaparece por completo, pero sí es desplazada a una posición secundaria. Ahora bien, el sitio que los capitanes Langarica y Berrotaran dejan disponible en las transacciones efectuadas por los comerciantes de origen extranjero es ocupado en distintas ocasiones por personas que comparten un aspecto particular, todas forman parte de la tripulación de las tres naves del gobernador Miluti, ya sean los tres capitanes (Hugo, Masibradi o Clis), los pilotos (Manuel Toscano y Francisco Antonio de Andrade) o incluso, en el caso de Cortés, el calafate del barco Las Ánimas, José de Sayas.

Este arreglo revela a un conjunto de individuos que sostienen vínculos estrechos con ciertos partícipes y demuestra que, con otros, aunque los vínculos existen, los colocan en un grado de separación mayor. En otras palabras, entre unos y otros capitanes/comerciantes no existe la misma cercanía. Lo que quiero señalar es que los registros de mercancías revelarían que hay cierta proximidad entre los Barrios, Maximiliano Cortés, Diego Alonso Toscano y aún el sobrino del capitán Miluti, (paralela a la proximidad que ya hemos visto que existe entre

Langarica y Berrotaran). Pero, finalmente, estos personajes no dejan de optar por tener unas terceras manos que aseguren el cierre de las transacciones y lograr el beneficio del contacto transatlántico y, dado el caso, esas manos serían las de personas vinculadas con el tribunal sevillano del Consulado. Todos convergen en una misma red, aunque se debe tener en cuenta que la cercanía entre unos y otros ocurre en distintas formas.

Para cerrar con la dimensión mercantil, más económica, recuperemos que tanto en los registros de mercancías declaradas por los comerciantes cercanos al consulado, como en aquellos que pertenecían a personas con un origen foráneo, en ambos casos se llega a hacer referencia a que el pago de impuestos de salida fue “en conformidad del convenio”. Algunos de estos fardos consistieron en productos de hierro, pero no todos. Del mismo modo, no todo lo cargado por estos individuos siguió el mismo orden, pues el convenio aplicó, pero sólo en una fracción de su cargamento total. De hecho, de los personajes aquí analizados, los únicos cuyo pago ocurrió en esta conformidad y en la totalidad de los registros que les pertenecían, fueron Toscano, Cortés y los hermanos Colarte, el resto fue beneficiado parcialmente. Considerando los montos cargados por el primero de ellos, me inclino a pensar que definitivamente fue el mayor beneficiado de todos.

Existe un elemento que permite dar matiz a este convenio y es que las mujeres cargadoras que pude identificar en el conjunto de registros también todas son beneficiadas. En total son seis mujeres cargadoras: Antonia de Araoz (con dos registros con el mismo factor, Andrés Martínez de Murguía), Lucrecia de la Torre (quien carga por su cuenta un registro y dos más en nombre de su esposo, Juan Sánchez de Londoño), Leonor López del Clavo (quien carga en una ocasión en nombre de Andrés Bandorne), Luisa de Medina (beneficiada en uno de dos registros hechos por su cuenta), María Merino y Bernarda de la Cuesta (cada una con un registro). Tal vez los Eminentes tenían más de un convenio y decidieron que los cargamentos de estas mujeres pagaran los gravámenes en conformidad con uno. Señalamiento en el que no pretendo ahondar, pero que no deja de ser significativo para entender la variabilidad con la que este convenio o serie de convenios eran aplicados.

Ya he recuperado la importancia que tuvieron las instituciones y, ahora, los lazos personales en la configuración de este viaje a Indias. Lo que permite ver lo aquí presentado es que los vínculos entre particulares tenían, en conjunto con las disposiciones de la corporación que regulaba el contacto interoceánico, el objetivo de reforzar la seguridad de los intercambios. Ambos frentes apuntan a preservar el control sobre los negocios, a saber, que éstos no quedaran trancos o fueran objeto de conflictos o abusos traducibles en pérdidas o retrasos. No obstante, un aspecto que el siguiente apartado permitirá dilucidar es que todos estos elementos que buscan dar continuidad a las contrataciones no siempre eran suficientes para asegurar que el orden de los negocios resultara en un beneficio general o que las cosas salieran conforme a lo planeado y conforme a los controles implementados. ¿En esa situación, qué tan viable era tomar caminos alternos?

➤ **La dimensión gubernativa: circulación de autoridades y administración del territorio**

A bordo de los navíos, además de los “caldos”, manufacturas, armas y soldados, acompañaron al capitán Miluti franciscanos, dominicos y autoridades civiles de importancia, su traslado era parte del servicio finalmente acordado y Miluti debía asegurar su arribo seguro a los litorales americanos. Entre estas autoridades resalta el nuevo presidente de la audiencia de Guatemala, el maestre de campo y general de artillería Jacinto de Barrios Leal, quien iba acompañado de su planta de criados. Asimismo, cuatro oidores de la misma institución (José de Scals, Manuel Baltodano, Pedro Enríquez de Selva y Francisco Valenzuela y Venegas, con sus respectivas familias y criados) y tres catedráticos (de medicina, cánones y leyes) que viajaban para ocupar puestos en la Universidad de San Carlos, también formaron parte de la comitiva de pasajeros.¹⁰³ En cuanto a los oidores, cabe mencionar que las discrepancias entre ellos y el presidente serán motivo de futuros problemas. Por ahora subrayemos que Pedro Enríquez de Selva, quien llevó consigo los cuatro tomos de la *Recopilación de las leyes de*

¹⁰³ Ver anexo 10, las fuentes del anexo incluyen: AGI, C, año 1687, 5449, números: 118, 94, 71, 66, 58 y 54; AGI, C, año 1687, 5448 n.103; XIMÉNEZ, *Historia de la provincia de San Vicente...*, t. III, L. V, cap. XLIX, p. 227; CABEZAS CARCACHE, *Gobernantes de Guatemala...*, p. 130 hace un recuento de varios pasajeros.

indias, también viajó con un nombramiento, el rey lo había designado Juez superintendente de la Real Aduana, con lo cual estaba encargado de atender los fraudes cometidos en la ciudad de Santiago y frenar la permisividad dada al comercio ilícito.¹⁰⁴ Esta situación suponía un problema entre los objetivos del empleo de este oidor y los antecedentes contrabandistas del capitán Miluti, pues su posible reincidencia en prácticas ilícitas no había sido descartada por las autoridades monárquicas.

El nuevo presidente de Guatemala que acompañó a nuestro personaje merece mayor atención. El capitán Miluti había trasladado con anterioridad personajes análogos, con nombramientos dentro de la oficialidad y gobierno de la provincia rioplatense. En todo caso, no fue Miluti, pero sí otro capitán de navíos de registro, Ignacio Maleo, quien traslado a Buenos Aires a José Martínez de Salazar, presidente de la entonces recién fundada Audiencia, y a sus ministros.¹⁰⁵ Ahora bien, la autoridad trasladada a Guatemala conserva semejanzas con sus contrapartes sudamericanas, Jacinto de Barrios Leal había sido considerado para el puesto por sus méritos militares, mismos que tenían un largo trayecto: “habiéndolo empezado a hacer con plaza de soldado y continuándolo con los puestos de capitán de infantería española y de caballos corazas”, como lo indica su hoja de servicios,¹⁰⁶ para finalmente conseguir el rango de general de artillería y maestre de campo. Esta semejanza entre las dos jurisdicciones americanas es de importancia, en las dos encontramos personas con antecedentes militares y que comenzaron a preponderar en los puestos de gobierno más importantes desde la primera mitad del siglo XVII.¹⁰⁷ Barrios Leal acreditó su valor en los

¹⁰⁴ WEBRE, “La crisis de autoridad...”, p. 15; AGI, C, año 1687, 5449, n.54, f.8r. “Pedro Enríquez de Selva”; también tenía expreso permiso de llevar: “armas, libros, joyas y ropa que necesitare para su uso y de su familia”, AGI, G, año 1687 (probable), 29, r.4 n.84. “Cartas de audiencia”, se trata de una carta por la que el oidor obtiene permiso para viajar bajo tales condiciones.

¹⁰⁵ MOUTOUKIAS, *Contrabando y control...*, p. 95.

¹⁰⁶ AGI, C, año 1687, 5449, n.94, f.16r, “Expedientes de información y licencia de pasajero a Indias de Jacinto de Barrios Leal”, 30 de agosto.

¹⁰⁷ TRUJILLO, “Los Habsburgo en el Río de la Plata...”, hace un recuento de este proceso; situación que continuó en el siglo XVIII: GUERRERO Y TERRAGÓ, “La articulación de los territorios...”, lo anterior permite precisar lo dicho por estos últimos (p.100), pues la llegada de los “primeros” militares-gobernadores a las provincias rioplatenses es previa al XVIII; para el caso de Guatemala, CABEZAS CARCACHE, *Gobernantes de Guatemala...*, p. 3 y el cuadro cronológico que presenta en p. 7-8, como ocurrió con sus contrapartes rioplatenses, los gobernadores en la provincia centroamericana también debían ser “de capa y espada”.

ejércitos del rey, entre sus vivencias resaltan el paso por Flandes, particularmente su participación en el socorro de Audenarda (Oudenaarde) donde: “estando amenazada de ejército de Francia como cuando la acañoneó y echó bombas, carcajes y otros instrumentos de fuego, asististeis en los puestos de mayor riesgo”.¹⁰⁸ Asimismo, sirvió en los ejércitos de Cataluña, donde fue herido durante la batalla de Espolla (1677) y hecho prisionero por los franceses. Después pasó a servir, aproximadamente, quince años en la Armada del Mar Océano y en la de la Guarda de la Carrera de Indias, para finalmente obtener una merced del rey en la forma de los títulos de presidente, gobernador y capitán general de la jurisdicción guatemalteca. No obstante, su paso de militar a funcionario también fue facilitado por aspectos ajenos a su bravura en el campo de batalla.

Al igual que Miluti, Barrios Leal contribuyó con un servicio monetario para obtener su nombramiento, a saber, un préstamo que hizo al monarca con un interés del 6% anual por la cantidad de 80mil pesos de a ocho reales de plata, mismos que fueron entregados al pagador general de las armadas reales y flotas de indias “para las urgencias presentes de la monarquía” (monto que hace palidecer a los pingues servicios pecuniarios prestados por Miluti).¹⁰⁹ El monto, se acordó, le sería restituido en las cajas reales de Veracruz “en las dos primeras flotas o navíos de azogues que después de la fecha de esta mi provisión pasaren a la Nueva España”.¹¹⁰ A lo cual finalmente tuvieron que restarse los montos reintegrados por Barrios Leal a las arcas reales por concepto del pago del impuesto de media anata;¹¹¹ esto considerando que el salario que le fue asignado era de 5mil ducados al año, durante 8 años. Sobre esta operación de préstamo, el historiador Stephen Webre apunta que *probablemente* no existiera la intención de devolver la suma acordada y que, por lo tanto, sólo se tratase de una “ficción

¹⁰⁸ AGI, C, año 1687, 5449, n.94, f.16v, “Expedientes de información y licencia de pasajero a Indias de Jacinto de Barrios Leal”, 30 de agosto.

¹⁰⁹ AGI, C, año 1687, 5449, n. 94, f. 16v,” Expedientes de información y licencia de pasajero a Indias de Jacinto de Barrios Leal”, 30 de agosto.

¹¹⁰ AGI, C, año 1687, 5449, n. 94, f. 16v-17r,” Expedientes de información y licencia de pasajero a Indias de Jacinto de Barrios Leal”, 30 de agosto.

¹¹¹ Impuesto creado en 1631, la media anata era un cobro a quienes el rey (o sus funcionarios) les había concedido un empleo, oficio, dignidad, merced o gracia y que consistía en la mitad del valor del salario, derechos y emolumentos obtenidos correspondientes a un año del ejercicio de dicha concesión, LEIVA, “La aplicación de la media anata...”, pp. 269-283.

legalista” en consideración de las finanzas “inestables” de la monarquía, por ello Webre interpreta que: “la verdad del caso es que no era más que la venta al contado [a Jacinto de Barrios Leal] del puesto más alto de justicia y gobierno” de la jurisdicción guatemalteca.¹¹² Del mismo modo, Webre rectifica que el dinero adeudado a Barrios Leal se obtendría, hipotéticamente, de la venta de las próximas dos remesas de azogue llevadas a Nueva España. A este préstamo, que era parte de los servicios pecuniarios ofrecidos por Jacinto de Barrios, se añadieron 30mil escudos de a diez reales de plata bajo el mismo concepto, esto como respuesta a que el entonces presidente de la Audiencia de Guatemala, el ya mencionado Enrique Enríquez de Guzmán, solicitó la dejación de su empleo, dando pie a que el sucesor acordado tomase posesión del cargo tres años antes de lo esperado.¹¹³ Jacinto de Barrios Leal se hizo a la vela en 1687 a bordo de las naves del capitán raguseo y comenzó a ejercer su empleo al año siguiente. En atención a lo anterior, el préstamo que Jacinto de Barrios realizó para obtener su “primer político empleo”¹¹⁴ se encuentra entre los de mayor cuantía en el periodo que va de 1674 a 1700, cuando la provisión y beneficio de los cargos públicos de gobierno en América comenzó a sistematizarse y extenderse. De hecho, si consideramos la mención sobre los 30mil escudos que se sumaron al primer préstamo de 80mil pesos, el cargo de gobierno obtenido por Jacinto de Barrios pasa a ser aquél por el cual se desembolsó la cantidad más alta de dinero para el auxilio de la hacienda real.¹¹⁵ Por último, cabe precisar que la venta de cargos fue constante a lo largo de los reinos del último Austria español, Buenos Aires incluido,¹¹⁶ no obstante, lo que aquí resalta es que desde las últimas décadas del

¹¹² WEBRE, “La crisis de autoridad...”, p. 12-13.

¹¹³ AGI, C, año 1687, 5449, n. 94, f. 21v, “Expedientes de información y licencia de pasajero a Indias de Jacinto de Barrios Leal”, 30 de agosto.

¹¹⁴ AGI, G, año 1689, 31, “Barrios leal a la Corona”, 28 de noviembre, citado en: WEBRE “La crisis de autoridad...” p.18 n.23, no es claro a qué expediente se refiere este autor.

¹¹⁵ SANZ TAPIA, ¿Corrupción o necesidad? ..., p. 82, sólo menciona los 80mil pesos, dato que obtiene de: AGI, Cta, 235. Importante considerar la advertencia de ANDÚJAR CASTILLO, “El mercado de venta de cargos...”, pp.80-110, respecto a la voluntad demostrada por muchos compradores de honores de ocultar el “ruido” del dinero, eliminando de sus títulos cualquier referencia a tal transacción. Por lo tanto, es posible que exista un mayor número de transacciones, difíciles de rastrear en las fuentes, cuyo monto resulta desconocido.

¹¹⁶ GUERRERO Y TERRAGÓ, “La articulación de los territorios...”, p. 99 mencionan los donativos gratuitos otorgados por compradores que así se hacían del puesto de gobernador de Buenos Aires, sin embargo, su estudio está focalizado en el siglo XVIII.

siglo XVII los puestos de gobierno (ya no sólo los de hacienda o justicia) se integraron a la lista de oficios que quedaron al alcance del mejor postor.¹¹⁷

Por si fuera poco, más allá de sus méritos en el campo de batalla y el dinero facilitado al rey, Barrios Leal también contribuyó al servicio del monarca con enseres necesarios para la guerra y la defensa militar de la jurisdicción guatemalteca; otra semejanza con el capitán Miluti y otra forma de afianzar los objetivos bélicos del viaje realizado. Parte del servicio encargado al capitán, como señalé, consistió en el flete de las armas requeridas para la defensa de los espacios americanos, pues bien, cargar las bodegas de los navíos de registro con trescientas bocas de fuego “escopetas, carabinas y pistolas” fue una propuesta realizada por el propio Jacinto de Barrios. Finalmente, la corona accedió a dar licencia y facultad a su funcionario: “para que de estos mis reinos de España podáis llevar a Guatemala hasta mil o más armas de fuego”. Lo cual era una respuesta, bastante lenta, a una de las solicitudes hechas por el presidente, Enríquez de Guzmán, al rey, quien insistió a lo largo de su gobierno en la necesidad de un aparato militar más robusto en el Mar del Sur. Lo anterior como insistencia por los ataques a las costas occidentales de los virreinos en el año de 1687, este personaje particularmente advierte los casos de Tehuantepec y Guayaquil.¹¹⁸ En cuanto al envío de armamento, se desestimó la posibilidad de que su coste corriera por cuenta de la real hacienda y, en cambio, se permitió al sucesor del presidente que solicitó las bocas de fuego, es decir, a don Jacinto:

[...] repartirlas entre los vecinos y naturales de aquellas provincias, haciendo os paguen por cada una de ellas solo el coste que os hubieren tenido en España y cargádoles asimismo tan solamente cincuenta por ciento de la conducción y demás gastos, sin gravarles con otro alguno, en que os encargo no excedáis por ningún caso, pues viendo los naturales que solo les lleváis lo justo se facilitará el que las compren con brevedad [...]¹¹⁹

¹¹⁷ En este sentido recuperamos las investigaciones de: SANZ TAPIA, ¿Corrupción o necesidad? ..., SANZ TAPIA, “Provisión, beneficio y venta...”, SANZ TAPIA, “La justicia en venta...”; asimismo: ANDÚJAR CASTILLO, “Los ingresos no fiscales...” y ANDÚJAR CASTILLO, “El mercado de venta de cargos...”

¹¹⁸ AGI, G, años 1687-1689, 29, r.4, n.87, “Cartas de Audiencia”; GERHARD, *Pirates of the Pacific*..., hace un recuento de los ataques en la región, especialmente aquellos ocurridos en la costa occidental de Centroamérica, *vid.*, p. 154-194.

¹¹⁹ AGI, C, año 1687, 5449, n. 94, f. 22v. “Expedientes de información y licencia de pasajero a Indias de Jacinto de Barrios Leal”, 30 de agosto.

Evidentemente, el traslado del conjunto de instrumentos bélicos delegado al capitán Miluti dependió de un agente que asegurase la compra de dicho cargamento, como había ocurrido en sus otros viajes. Con esto quiero apuntar tanto al paralelo como a la complementariedad que existe entre las contribuciones que ambos militares ofrecieron a Carlos II, ya fueran monetarias o por medio de sus diversos servicios en la guerra. Esto no es decir poca cosa, pues la provisión de hombres, armas, moneda, al igual que su (re)distribución dentro del territorio de la monarquía era esencial para cualquier esfuerzo bélico. En correspondencia, el rey aprobó licencias y títulos, dio acceso directo a territorios ajenos a los espacios conectados por flota y galeones, no sólo en términos comerciales, sino como jurisdicciones en dónde desarrollar una carrera política, ya en la burocracia americana como autoridades capaces o en su ejército como militares competentes. Por lo cual capitán y maestro de campo tienen en común, por una parte, el haber sido depositarios de las honras derivadas de sus “servicios”¹²⁰ y, por otra, el haber usado las modalidades del “beneficio” (ya como compra, ya como préstamo de dinero)¹²¹ para facilitar la obtención de importantes puestos y privilegios.¹²²

Aquí importa mencionar que a la par de estos militares viajaron distintas autoridades cuyo objetivo también era robustecer el aparato defensivo-militar de la región centroamericana. Entre ellos está el nuevo gobernador de Honduras, Sancho Ordóñez de Avilés, quien también había servido pocos años atrás como administrador de un navío de registro que fue capturado por el pirata Lorencillo.¹²³ Ahora, este personaje había obtenido su cargo en consideración de su oferta para

¹²⁰ ESTEBAN ESTRÍNGANA. *Servir al rey en la Monarquía...*, 525pp.

¹²¹ Sobre el concepto de “beneficio” pueden verse las consideraciones de DÍAZ BLANCO, “Sobre las armadas de indias...”, donde dice: “el beneficio es un concepto más amplio que la venalidad, la incluye y la integra junto con los préstamos” en contraste con aquellas de ANDÚJAR CASTILLO, “Marinos o mercaderes...” cuando dice del beneficio: “entendiendo por este último la entrega “graciosa”, incluso en concepto de “donativo” (de dinero), a cambio de la obtención de un cargo, no solo en la armada, sino también en otros puestos de servicio de la monarquía como los de hacienda, gobierno, milicia y justicia”, p. 241.

¹²² Sobre la venta de cargos en los distintos niveles de la administración hispánica, los ya referidos: SANZ TAPIA, *¿Corrupción o necesidad? ...*; ANDÚJAR CASTILLO, “El mercado de venta de cargos...”; además del clásico y criticado: BURKHOLDER Y CHANDLER, *De la impotencia a la autoridad...*

¹²³ AGI, C, año 1687, 5449, n°65, “Expediente de información y licencia de pasajero a indias de Sancho Ordóñez y Avilés, gobernador y capitán general de Honduras, con sus hijos Francisco y Leonardo Ordóñez de Avilés y su criado Antonio Caravantes y Castillo, natural de Manzanares, hijo de Juan González Caravantes y de Antonia del Castillo, a Honduras”, 25 de agosto.

poner dos galeotas guardacostas en el río Ulúa y así acrecentar los medios defensivos que años atrás habían resultado insuficientes.¹²⁴ Los registros de mercancías dan cuenta de que Ordóñez viajaba con varios insumos para cumplir tal propósito. En el navío Santa Bárbara se encuentra un registro por cuenta de este capitán, a ser entregado a Francisco Ahumada, factor que viajaba a bordo de dicho buque.¹²⁵ Los artículos son materiales propios para la construcción naval, Ordóñez carga once piezas de lona, treinta quintales de jarcia de distintos grosores y diez quintales de hierro. Asimismo, la referencia al convenio es sustituida por una que afirma que estos artículos no pagaron derechos directamente: “por haberse dado despacho libre respecto del efecto a que han de servir”.¹²⁶ Los impuestos eran condonados en la medida en que apuntaban a beneficiar la defensa del territorio. Dos navíos guardacostas serían efectivos para prevenir futuros ataques y vigilar los litorales, dando pie, asimismo, a un mayor cuidado frente a las navegaciones ilegales y sus cargamentos de contrabando; si bien todo ello era posible por la complicidad de las autoridades que, como podemos ver, también era posible que obtuvieran su cargo en consideración de su explícita disposición a obstaculizar tales prácticas.

Estos capitanes no fueron los únicos que llevaban efectos militares. Gabriel Rodríguez Bravo de Hoyos, maestre de campo y gobernador de Nicaragua fue pasajero de Miluti, otro más con antecedentes militares al servicio del rey; había participado en Flandes como capitán de caballos corazas. Además de viajar con su familia, tenía permiso para ser acompañado por dos alféreces, Juan de Araujo y Ambrosio Díaz Toledano. Por otra parte, también viajaba con ellos Francisco Antonio Rodríguez de Barrio, quien era el alférez que pasaba a tomar el cargo de

¹²⁴ AGI, G, año 1688, 39, r.29, n.151, “Cartas de gobernadores”, Carta de Sancho Ordoñez de Avilés, gobernador de Honduras al secretario del Consejo Antonio Ortíz de Otalora, 10 de mayo, en esta carta el gobernador Ordóñez refiere que los navíos estarán listos antes de tiempo; Importante mencionar que esta modalidad de “compra”, que consistía en correr con los gastos de construcción de un navío para obtener un empleo, normalmente se usaba en la provisión de cargos de las armadas de la Carrera de Indias, por lo que resalta su uso para obtener un cargo de gobierno en Indias, *vid.* SANZ TAPIA, *¿Corrupción o necesidad?...*, p.445 y ANDÚJAR CASTILLO, “Marinos o mercaderes...”, p. 245.

¹²⁵ AGI, C, año 1687, 5448, n°104, “Expediente de información y licencia de pasajero de Francisco Sánchez de Ahumada, mercader factor, vecino de Cádiz, a Honduras” 26 de agosto.

¹²⁶ AGI, C, año 1687, 1244, n. 2, f.241r, “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...”, este folio corresponde al registro del capitán Ordóñez.

capitán y alcalde del castillo del río San Juan de Nicaragua. No podía faltarles armamento para la defensa del territorio, de manera que Bravo de Hoyos llevaba consigo cien bocas de fuego (eran escopetas largas) para tal efecto.¹²⁷ Por lo dicho, resulta claro que las costas atlántica y pacífica de Centroamérica requerían de una mayor vigilancia, soldados para su defensa y autoridades con experiencia militar. En este sentido, cabe hacer referencia a otras personas que, si bien no llevaban consigo herramientas para la guerra, sí fueron otras autoridades transportadas por Miluti, así, venían a bordo de los registros: Cristóbal Ortiz de Letona, alcalde mayor de Atitan y Atepanatitan; Nicolas Antonio de Lorenzana, corregidor de Chiquimula; Juan Jerónimo Mejía, corregidor de Casaltenango y, por último, Gaspar Sanz de Viteri, corregidor y capitán de guerra de Huegotenango/Totonicapán. En suma, la región era un espacio de hostilidades y contactos ilícitos que debían ser atendidos, en la medida en que perjudicaban a aquellos que ocurrían por canales oficiales y también porque cuestionaban la impermeabilidad del territorio frente a los enemigos del rey español. Era necesario que los mandos estuvieran dispuestos a sostener tales disposiciones, asegurando un ordenamiento específico y, para ello, renovar la planta de funcionarios era un intento dirigido a asegurar un cambio en las prácticas realizadas hasta entonces, bajo el supuesto que, esta vez, estos sucesores sí optarían por atenerse a las expectativas depositadas en ellos y darían preferencia a las recompensas derivadas de sus servicios al rey.¹²⁸ Las autoridades debían ser capaces de atender el contexto de guerra y empuje comercial, pero también de comportarse de cierta manera, pues era uno del que podían obtener gruesos beneficios, sí, cumpliendo sus funciones a cambio de un salario, honores, ascensos y mercedes, pero también al ser permisivos con prácticas ilícitas. La tarea era situar individuos

¹²⁷ AGI, C, año 1687, 5449, n°118 “Relaciones de pasajeros en distintos navíos y destinos” y n°70, “Expediente de información y licencia de pasajero a Indias de García Rodríguez Bravo de Hoyos, maestre de campo, gobernador de Nicaragua, a Nicaragua...” 30 de agosto.

¹²⁸ YUN CASALILLA (dir.), *Las redes del imperio...*, pp. 11-35, particularmente p. 15; también resulta importante tener en cuenta las consideraciones de este autor en: YUN CASALILLA, *Marte contra Minerva...*, pp. 572-575, donde señala lo problemática que era la permisividad otorgada a las autoridades americanas, pero que aquí y ahora buscaba solventarse, aunque, eso sí, acudiendo nuevamente a la “circulación de autoridades”.

dispuestos a mejorar el control territorial de unos circuitos comerciales que resultaban secundarios a las vías oficiales de contacto.

En todo caso, y continuando con el papel de estas autoridades, su participación permite identificarlos como parte de los muchos individuos e incluso familias (como veremos) que alimentaron la “fiscalidad extraordinaria” del rey (ingresos no fundados en el aparato impositivo habitual), una vía recurrente para obtener recursos durante el gobierno de “El Hechizado” que adquirió la forma de donativos, indultos, concesión de licencias, préstamos y servicios, aunados a la venta o beneficio de títulos y cargos. Un contexto que resulta más importante considerando que la centralidad de tales medios se da cuando la fiscalidad ordinaria reporta entradas cada vez menores a las cajas reales¹²⁹ y en el que las necesidades bélicas “urgentes” de la corona simplemente no cesaban; las hostilidades contra Francia reiniciarían en breve, en el marco de la Guerra de los Nueve Años (1688-1697). En otras palabras, frente a los ingresos tradicionales comenzaron a gestarse otras vías de ingreso, fundadas, como vimos, en contribuciones (y remuneraciones) que no eran efectuadas, o al menos no siempre ni solamente, en dinero contante y sonante. Finalmente, la imbricación de militares de carrera, cajas reales americanas y consulados de comercio estaba dando forma a una empresa que apuntaba a resolver problemas que aquejaban a la monarquía: el suministro y defensa de los reinos que la integraban, asegurando su adecuado gobierno en correspondencia a las pautas establecidas por el régimen monárquico de Carlos II.

Remarquemos dos paralelos más entre los militares aquí analizados. En el caso del capitán raguseo podemos asegurar que su viaje respondió, en parte, a intereses netamente comerciales (tanto propios como ajenos). ¿Se puede decir lo mismo del maestro de campo? Más allá del beneficio declarado que esperaba obtener con la venta de las armas que llevó de España a Guatemala, una aproximación a sus vínculos familiares revela otros indicios que apuntan a un interés comercial por parte de Jacinto de Barrios Leal. Efectivamente y como pudo

¹²⁹ Este aspecto y la importancia de la fiscalidad extraordinaria han sido valoradas, como ya he señalado, por: LAMIKIZ, “Fiscalidad y fraude...”; ANDÚJAR CASTILLO, “Los ingresos no-fiscales...”, ingresos que engloba como la “vía de Indias”; asimismo: VALLE PAVÓN (coord.), *Negociación, lágrimas y maldiciones...*”.

sospechase, su padre era Diego de Barrios Soto, un comerciante avecindado en Cádiz cuyas actividades mercantiles se remontaban a 1650 y que sabemos participó en la carga de las naves del gobernador Miluti. Del mismo modo, sus hermanos Ignacio y Bernardo Antonio y el sobrino de su padre, Diego de Barrios de la Rosa (sobre quien ya hice mención) participaron activamente en el contacto transoceánico entre España y los territorios de Nueva España y Tierra Firme. El propio Jacinto aparece mencionado como “mercader, natural y vecino de Sevilla” en el expediente de información y licencia de pasajero a Indias de su hermano Ignacio, cuando éste, en 1672, se trasladó a Tierra Firme: “a beneficiar las mercaderías [particularmente ropa] que de nuestra cuenta llevamos embarcadas” en el convoy que partió aquél año a cargo del general don Diego de Ibarra; otro personaje que consiguió el generalato de la armada por vía de beneficio (había desembolsado 120mil pesos).¹³⁰ Ahora bien, ambos hermanos eran “cargadores”, además de: “cristianos viejos, limpios de toda mala raza de moros, moriscos ni judíos, ni penitenciados por el Santo Oficio de la Inquisición ni por otro tribunal alguno [...] que no somos de los prohibidos a pasar a las indias [...] y de cómo somos solteros y no sujetos a matrimonio ni religión”,¹³¹ es decir, cumplían con todos los requisitos demandados por la Casa de la Contratación para poder realizar su viaje a las Indias.

Los hermanos Barrios Leal, Antonio y, con mayor claridad, Ignacio, buscaron adentrarse en la Carrera de Indias pues, al igual que Jacinto y el propio general Diego de Ibarra, se apoyaron del flexible sistema del “beneficio”, en este caso para promocionarse en la oficialidad de las armadas y flotas que viajaban a Indias. Esto se observa especialmente en 1681, cuando Antonio de Barrios aparece como el

¹³⁰ DÍAZ BLANCO, “Sobre las armadas de indias...”, p. 134 menciona 8.160.000 maravedíes en 1672 y 10.880.000 en 1675, que suman 70mil pesos, pero apuntando que desconoce el total del monto total pagado; Por otra parte, ANDÚJAR CASTILLO, “Los generales y almirantes...”, p. 276-277, ANDÚJAR CASTILLO “Marinos o mercaderes...”, p. 247, refiere la suma citada, además de precisar que por esta operación el general también obtuvo un puesto en el Consejo de Indias, pero que no llegó a ocupar.

¹³¹ AGI, C, año 1672, 5438, n.118, f.1r. “Expediente de información y licencia de pasajero a indias de Ignacio de Barrios, mercader, natural y vecino de Sevilla, hijo de Diego de Barrios y de Clemencia de Leal y Barrios, con su hermano Jacinto de Barrios, mercader, natural y vecino de Sevilla, a Tierra Firme”, 26 de enero. En el folio 3r. se hace referencia a las mercaderías, que son: “diferentes piezas de ropa [...] cuyo valor importa trescientos y sesenta y siete mil y doscientos maravedíes” (367,200); en el f.4r también se mencionan: “diferentes piezas de ropa y mercaderías [...] cuyo valor y monto principal importa más de doscientos mil maravedíes”. se verá que su identificación como “no-judíos” fue cuestionada.

particular que ingresó 13.600.000 maravedíes (50mil pesos) en la receptoría de la avería para obtener el almirantazgo de una futura flota, sin embargo, el total de la operación indicaba que el monto total a ingresar era de 21.760.000 maravedíes (80mil pesos).¹³² Esta operación consistió en un préstamo inicial de 50mil pesos a 8% de interés anual, un monto que sería devuelto, como puede anticiparse, por una caja americana. Así, primero se acordó que fuese la caja de Panamá la encargada de hacerlo, pero seis años más tarde las negativas de pago resultaron en el traspaso de la deuda a Veracruz;¹³³ subrayemos que el préstamo hecho por Jacinto de Barrios al igual que la ayuda de costa acordada con Miluti, ambas sumas, debieron ser libradas por esta caja. No obstante, el cargo era para el hermano mayor, Ignacio de Barrios, quien por un nuevo contrato acordado en 1689 obtuvo el rango de general de flota –un ascenso– tras la entrega de 87mil 272 ducados, sólo que ahora el compromiso final era prestar 120mil escudos, que seguramente entregó, pues se hizo a la vela como general de la flota que zarpó en 1695 a Nueva España.¹³⁴ Cabe señalar que esta flota fue motivo de una serie de disputas en el Consulado de Sevilla, principalmente en torno al número de frangotes que en ella viajaron fuera de registro (con ropa de contrabando de origen francés) y los montos correspondientes que los dueños de estos paquetes debían abonar para el pago de la avería y el indulto (negociado ya en 1694 y que ascendió a 308mil pesos) que, precisamente por tratarse de mercancías extranjeras, prohibidas, debían ser mayores que los abonados por los dueños de los frangotes embarcados a la vista. Puede verse que el contrabando, no tanto así el fraude, fue parte íntegra de la flota comandada por el general Ignacio de Barrios.¹³⁵

Asimismo, entre los vínculos que apuntan a un interés comercial por parte del presidente Jacinto de Barrios, cabe señalar aquél entre él y uno de los

¹³² DÍAZ BLANCO, “Sobre las armadas de indias...”, p. 135.

¹³³ ANDÚJAR CASTILLO, “Marinos o mercaderes...”, p. 243.

¹³⁴ ANDÚJAR CASTILLO, “Los generales y almirantes...”, p. 277-278; ANDÚJAR CASTILLO “Los ingresos no fiscales...”, p. 105; FRANCIS LANG, *Las flotas de la Nueva España...* p. 271 y CABALLERO JUÁREZ, *El régimen jurídico...*, p.371.

¹³⁵ Caso abordado en: LAMIKIZ, “Fiscalidad y fraude...”, para denotar las dificultades que continuaron existiendo en el cobro de la avería, así como para identificar las particularidades que ayudan a distinguir entre el fraude y el contrabando efectuados al interior de los circuitos comerciales del periodo.

comerciantes que acompañó a la comitiva a bordo de las naves de Miluti, el ya referido Diego Alonso Toscano. Este último tenía lazos matrimoniales con la familia Barrios, era yerno de un agente de don Diego de Barrios Soto y, por otra parte, sostenían vínculos familiares entre sí, la hija del mercader estaba casada con el asesor legal de Jacinto. En este sentido, Luis Sáenz (Sánchez) de Tagle, “agente” en México de esta familia, afirmaba el nexo al declarar que “la persona de don Jacinto y la de Diego Alonso Toscano era una misma cosa”.¹³⁶ Con todo esto resulta factible que el presidente Jacinto de Barrios tuviese una participación importante en los tratos comerciales que resultarían del viaje a Guatemala y que, entonces, no sólo viajara como funcionario de su majestad, sino como miembro de una red particular (arremolinada en torno, pero sin limitarse, a su familia), que abrió la posibilidad a padre y hermanos de articular y conectar a España con Guatemala y el virreinato septentrional. Todo ello bajo la clara sospecha de estar efectuando actividades contrabandistas, sobre lo cual ahondaré más adelante.

El último paralelo entre el capitán Miluti y el presidente Barrios Leal consiste en su origen, o bien, su *naturaleza*, ya que en principio ninguno de los dos, como he venido reafirmando, era español. Miluti era raguseo, pero naturalizado. Mientras tanto, la familia Barrios era de origen portugués, lo cual supuso años más tarde un primer problema para padre y hermanos, que se habían declarado todos cristianos viejos, como también mencioné, pero cuyo origen dio pie a serias desconfianzas. En 1690, tanto Diego como Ignacio fueron acusados –junto al poeta Miguel de Barrios– por el Príncipe Vicente Gonzaga Doria, Duque de Guastalla, de judaizantes. Según la delación del Duque, Diego de Barrios era “riquísimo”,¹³⁷ advirtiendo los puestos que había conseguido para sus hijos gracias a los préstamos hechos al monarca; que en conjunto ascendían ya a los 120 mil escudos, 30 mil escudos de a diez reales y 80 mil pesos (suma a comparar, por ejemplo, con los 145 mil 454 ducados (200 mil pesos) pagados por la Grandeza de España o los 181 mil 818 ducados (cerca de 250 mil pesos) por el puesto de

¹³⁶ Citado en: WEBRE, “La crisis de autoridad...”, p. 14, n. 12 y 13. Personaje de renombre, sin ánimo de ahondar, fue militar, comerciante, mercader de plata y banquero, además de estar adscrito al Consulado de México y formar parte de una de las más reconocidas familias del virreinato septentrional.

¹³⁷ MOREAU CUETO, “¿Un caso de solidaridad judeoconversa? ...”, p. 375 y ss.

Consejero y camarista de Indias), ambos desembolsos realizados en fechas cercanas.¹³⁸ La investigación subsecuente remarcó que Diego de Barrios Soto era, efectivamente, natural de Vilanova de Portimao, en Algarve, Portugal.¹³⁹ Del mismo modo, la información enviada al Supremo tribunal advirtió que Miguel (el poeta) y Diego (el comerciante) tenían una relación familiar, pero sin aclarar si eran primos, hermanos o tío-sobrino.¹⁴⁰ De esta manera, un lazo (sin comprobar) con un poeta portugués de familia criptojudía facilitó la acusación hecha por el Príncipe Vicente, quien probablemente intentaba desacreditar a un grupo que estaba ascendiendo social y económicamente con gran rapidez. Si nos atenemos a lo dicho en cuanto a que Toscano fue uno de los principales beneficiados por los “convenios de Eminente”, podemos dimensionar que la acusación bien pudo estar destinada a eliminar toda competencia representada por portugueses; incluida la familia Eminente, pues Francisco Báez también fue procesado por la Inquisición en aquél momento.¹⁴¹ Las acusaciones, sin embargo, no lograron concretar nada, ya que Diego de Barrios murió en 1690, lo cual dejó trunca la investigación y con ello la posibilidad de deshonar a Ignacio o a Jacinto, quienes años más tarde (1695), a fin de cuentas, fueron ordenados caballeros de la orden de Calatrava.¹⁴²

Esta digresión sobre la familia Barrios y su participación en el comercio me permite redundar en la importancia del oidor Pedro Enríquez de Selva y los motivos de su presencia en los registros del capitán raguseo. Antes mencioné que los antecedentes de Juan Tomás Miluti vaticinaban problemas con este oidor. Tener por pasajero a un juez de aduana puede indicar que las actividades efectuadas por Miluti en Buenos Aires, al margen de la ley, no pasaron

¹³⁸ ANDÚJAR CASTILLO, “Los ingresos no fiscales...” cuadro 2, cargos cuya compra está atribuida a Tomás Antonio de la Cerda, conde de Paredes, pues el segundo cargo fue para su hijo, José Francisco de la Cerda Manrique de Lara. Existe la posibilidad de que el conde de Paredes, Marqués de Laguna y hermano de Juan Tomás de la Cerda, duque de Medinaceli, también haya participado en el abasto del segundo viaje de Miluti.

¹³⁹ MOREAU CUETO, “¿Un caso de solidaridad judeoconversa? ...”, p. 376.

¹⁴⁰ MOREAU CUETO, “¿Un caso de solidaridad judeoconversa? ...”, p. 376, Este autor presenta la hipótesis de que el hermano mayor del poeta Miguel de Barrios, cuyo nombre era Diego, se tratase, tal vez, de Diego de Barrios Soto, avecindado en Cádiz y que junto con su hijo Ignacio comerciaban con Indias, siendo ello el origen de su riqueza.

¹⁴¹ MARCHENA FERNÁNDEZ, “Eliminando la competencia...”, pp. 1-36; En 1689 el santo oficio secuestró los bienes de Eminente y lo encarceló, acusándolo de judaizante, en las cárceles secretas de la Corte, *vid.* SANZ AYÁN, *Los banqueros de Carlos II...* p. 350-351.

¹⁴² MOREAU CUETO, “¿Un caso de solidaridad judeoconversa? ...”, p.380-381; CABEZAS CARCACHE, *Gobernantes de Guatemala...*, p. 149.

desapercibidas en absoluto y, también, que los indultos por él pagados no aseguraban el completo olvido de los ilícitos cometidos durante sus viajes a Sudamérica. En este sentido, es posible que el ascenso de los Barrios Leal tampoco pasara desapercibido por las autoridades españolas, pues Vicente Gonzaga elaboró sus sospechas durante su gobierno del Consejo de Indias (1680-1685).¹⁴³ De manera que la presencia del oidor y juez de aduana también pudo responder al ánimo de vigilar y contener las posibles actividades comerciales de este grupo gaditano/portugués. Stephen Webre lo interpreta así, el oidor viajó “para que Barrios Leal y los miembros de su séquito no sacaran demasiado provecho de lo que era efectivamente una licencia pagada de defraudar a la real audiencia”.¹⁴⁴ En todo caso, la región centroamericana ya era un escenario activo de contrabando, por lo que este contexto por sí mismo explica y justifica la presencia de Enríquez de la Selva. En otras palabras, la vigilancia del vaivén comercial no responde, exclusivamente, a los antecedentes de Jacinto de Barrios o de Tomás Miluti. El comercio intérlope fue un problema de mayor envergadura, arraigó en muchos más espacios y continuó por el resto del siglo XVII y aún durante los dos siguientes.¹⁴⁵

La importancia del caso reside en que permite aproximarnos a los medios de respuesta (temprana) dispuestos ante un problema recurrente en los territorios de la monarquía española. Más interesante es la convergencia, en el espacio de una misma flota, de personas con múltiples objetivos y que algunos de éstos fueran a todas luces contradictorios. Por lo anterior, subrayemos que los vasallos involucrados no eran necesariamente grupos polarizados y homogéneos, decantados totalmente a favor o totalmente contrarios a los intereses monárquicos. El caso analizado muestra que los individuos comprometidos con servir a la Corona y cumplir sus órdenes bien podían ser los mismos que, una vez adquiridos ciertos privilegios o facilidades dentro del marco legal, ejecutaban sin mayor problema actividades consideradas contraproducentes al control y

¹⁴³ MOREAU CUETO, “¿Un caso de solidaridad judeoconversa? ...”, p. 372.

¹⁴⁴ WEBRE, “La crisis de autoridad...”, p.16

¹⁴⁵ Sobre el auge del contrabando en la región centroamericana: MACLEOD, *Historia socioeconómica...* p. 294 y ss.; WEBRE, “Política y comercio en la Guatemala...”, p.30; REICHERT, “El contrabando y sus redes...”, p. 196-199.

limitaciones comerciales que debían prevalecer en las posesiones hispánicas (como fraudes, contrabando o facilitando la presencia de extranjeros). Adelante veremos que incluso el propio Enríquez de Selva fue acusado de contravenir las órdenes del rey durante su ejercicio como oidor. Del mismo modo, los militares aquí analizados fueron objeto de pesquisas centradas en sus actividades mercantiles, indicando que las contribuciones hechas al real erario y los servicios otorgados al rey sólo fueron la antesala para poder ejecutar otro tipo de iniciativas, unas abocadas a un beneficio netamente privado. Esta situación fue facilitada por la política del “beneficio” (la venta de cargos, licencias y perdones), esto quiere decir que el método elegido para aparejar una flota de estas características, aunado al contexto regional y a los antecedentes de los militares que conformaron la empresa, contribuyó a que los individuos interesados en trasladarse a espacios donde pudieran dar rienda suelta a sus iniciativas mercantiles no dejaran de aprovechar las oportunidades ofertadas por el rey. Pero ello no significó que no existieran consecuencias para quienes así lo hacían.

Capítulo 6

Hacia el Caribe y de vuelta a España

➤ Trayecto y desembarco en Guatemala

Gracias a la narración hecha por el fraile dominico Francisco Ximénez,¹ quien viajó a Guatemala a bordo de las naves del capitán Miluti, sabemos que las naves del raguseo, aún después de haberse separado de la Flota, estuvieron acompañadas de un “navío francés” y un pingue (barco de carga) que “venía de registro para Cuba”, de manera que el trayecto final fue realizado por una flota compuesta que, aunque pequeña, pensaba cruzar el Caribe escoltada para seguir destinos diferentes; cabe puntualizar que no se hace mayor referencia a los objetivos de estas naves anexas, bajo qué condiciones obtuvieron los permisos para viajar juntas ni los motivos que expliquen el porqué de la presencia de una embarcación identificada por su extranjería (y no como *registro*). Ahora bien, considerando que otro *registro* viajaba específicamente a Cuba, también vemos reafirmada la idea respecto a que las conexiones con los espacios americanos debían ser, en la medida de lo posible, directas entre éstos y la península, un procedimiento contrario a lo que había permitido el gobernador Enríquez de Guzmán cuando facilitó que los *registros* realizaran un contacto interamericano partiendo de la jurisdicción guatemalteca hacia Cuba o Veracruz.

El trayecto no fue uno sencillo. Este fraile hace hincapié en los inconvenientes provocados por el clima, un hecho que no era extraño para el capitán raguseo pues, recordemos, las inclemencias del mar lo habían hecho detenerse en Río de Janeiro durante su primer viaje a Buenos Aires. Sin embargo, también referí que este extravío resultó en una oportunidad adecuada para realizar intercambios con sociedades ubicadas en territorios no-hispánicos (actividad que en sí misma ya era cuestionable, por decir lo menos). De allí que pueda plantearse cierta semejanza con el desvío que, ahora y nuevamente por motivo del clima, el patache de la flota de *registros* hizo hacia la Berbería (es decir, el norte de África) al poco tiempo de

¹ XIMÉNEZ, *Historia de la provincia de San Vicente...*, p. 225 y ss.

haber iniciado el viaje. En esta situación Ximénez refiere el actuar seguido por Miluti: “porque [el patache] no diera en manos de moros, mandó a la almiranta [...] fuese a socorrerlo”, un descamino que, aunque el fraile atestigüe que sólo retrasó el itinerario un par de días (y no semanas como en Río de Janeiro), sí reafirma que los trayectos no eran siempre directos y que en esa medida eran susceptibles a ser aprovechados para entablar contactos no permitidos en los marcos de la licencia otorgada al capitán, para quien, como señalé, no resultaba extraño justificarlos en razón de las inclemencias climáticas padecidas. Así las cosas, las embarcaciones que abandonaron la península no volvieron a reunirse sino hasta Puerto Rico, una escolta defensiva que no logró sostenerse durante la totalidad del viaje.²

➤ **Los registros como medios defensivos: límites del control territorial**

Más inconvenientes siguieron apenas arribaron las naves de Miluti a puerto Caballos. Allí, antes de trasladarse al puerto de Santo Tomás, más cercano a la audiencia guatemalteca, comenzó la construcción de dos “barcas luengas” que servirían para las operaciones de descarga y transporte de los bienes traídos hacia la costa. Sin embargo, una vez completados estos medios, el presidente Barrios Leal quiso apresurar la salida, mientras que, nuevamente en la narración del fraile, es el gobernador (muy probablemente Miluti) quien tuvo a bien prevenir a esta autoridad de los peligros de hacerlo, pero:

[...] aunque el gobernador lo procuró disuadir *como quien tenía experiencia de aquellos parajes*, lo uno por ser peligrosa aquella travesía en barcos, lo otro que todo aquello está lleno de piratas que lo robarían y captivarían, que dentro de dos días saldría con sus navíos al Golfo y que saldría seguro a tierra [, el presidente] no quiso, fiado en su valor.³

Esta situación obligó al gobernador de los *registros* a prepararse para un posible enfrentamiento que el presidente recién llegado no quiso evitar. La experiencia de Miluti y su consejo estaban fundados en sus años de servicio naval,

² XIMÉNEZ, *Historia de la provincia de San Vicente...*, p. 225 y ss.

³ XIMÉNEZ, *Historia de la provincia de San Vicente...*, p. 225 y ss. Las cursivas son mías, el fraile le consideró experimentado en tales situaciones y tal vez, durante su viaje a Campeche (como vimos en el capítulo 3), consiguió adquirir conocimientos sobre la zona.

ya en Europa o durante sus viajes previos a Buenos Aires, experiencia esta última que Barrios Leal tenía en falta pese a poseer importantes antecedentes en el ejército. Por otra parte, existe otra posible explicación del porqué Miluti no pudo acompañar al presidente, pues, como veremos, debió permanecer en el puerto para resolver los perjuicios que había causado a otro capitán por motivo de su llegada y desembarco. Siguiendo el deseo de Barrios Leal de partir cuanto antes, Miluti acopló los pedreros (antes montados en sus navíos) en las barcas recién hechas y preparó dos grupos armados, uno que viajaría en estas naves y otro que resguardaría al presidente, al oidor Francisco Valenzuela y, particularmente, al mercader Diego Toscano, en su trayecto hacia el puerto de Santo Tomás.

Continuando con la narración del fraile, nos dice que en el trayecto desde puerto Caballos el piloto a cargo se percató de la presencia enemiga, sin embargo, para el dominico la experiencia militar del presidente en Flandes resultó perjudicial, pues lo había hecho “despreciar los peligros, pero no las cautelas y traiciones de piratas”⁴. Una vez iniciado el desembarco, ya en el lago Izabal, el presidente dejó sus naves (cargadas con toda su hacienda, armas incluidas) sin resguardo ni vigías para iniciar los festejos por su feliz llegada. Ante tal descuido sobrevino la captura por parte de enemigos (sin especificar) de todos los fardos y embalajes que estuvieron a su alcance. La narración de otro posible testigo es similar, Sancho Ordóñez, el nuevo gobernador de Honduras, quien en una de sus cartas al rey menciona que:

El viaje fue muy dilatado por las muchas calmas y habiendo llegado a estas costas de Honduras y hecho los barcos luengos para el alijo de las naos, resolvieron el que fuesen a las Bodegas [del Golfo Dulce, es decir, el lago de Izabal] con el presidente y algunos pasajeros, hallaron al enemigo dentro con nueve piraguas y una fragata de doce piezas, procuraron ponerse en defensa con gran valor y reconociendo la mucha fuerza del enemigo procuraron escapar la gente y atrincherarse en tierra para que no pasase a mayor daño, sin embargo se llevó un barco y quemó el otro robándoles toda la ropa de vestir que traían y eso ha sido causa para que las naos tuviesen su descarga muy dilatada.⁵

⁴ XIMÉNEZ, *Historia de la provincia de San Vicente...*, p. 225 y ss.

⁵ Ya hemos citado: AGI, G, año 1688, 39, r.29, n.151, “Cartas de gobernadores”, Carta de Sancho Ordóñez de Avilés, gobernador de Honduras al secretario del Consejo Antonio Ortíz de Ojalora, 10 de mayo.

Fue el fraile dominico quien dejó constancia de la carga estimada que el presidente perdió por este ataque, Ximénez menciona doscientos mil pesos en plata, oro y alhajas, además de buena parte de las armas de fuego que Barrios Leal tenía derecho a vender entre los vecinos de la provincia centroamericana; una presa (es decir, un botín) que ascendió “según aseguran los que lo sabían” a los 300 mil pesos.⁶ Otra versión, la del presidente, atenúa su propia imprevisión, pues no fue una noche “con músicas y bailes” como aseguró el religioso, sino que, como comunicó al rey,⁷ sí había preparado la defensa de los barcos y aunque los enemigos eran muchos, sufrieron más bajas que los defensores, además de insistir en haber recuperado sesenta y cinco escopetas y quince arcabuces (menos del 10% de las bocas de fuego transportadas). Esta pérdida de armas fue un tiro por la culata, valga la expresión, si pensamos en la insistencia de su antecesor, el gobernador Enríquez de Guzmán, para que los *registros* dejaran de viajar desprotegidos. Recordemos que, según esta autoridad, eso: “sólo servirá de aumentar las fuerzas al enemigo y acabarse de arruinar el comercio de estas provincias”. Efectivamente, no previó que al venir los *registros* profusamente armados el resultado podría ser igual de contraproducente.

No obstante las declaraciones del nuevo presidente, parece ser que sí hubo una entrega de las armas que tenía permitido vender y no en las módicas cantidades antes dichas. Parece que la entrega la cumplió, eso sí, tres años después, cuando dos certificaciones hechas en Guatemala, ambas de 1690, dan cuenta de ello, una por parte de los tesoreros de la real hacienda (Miguel de la Vega Balbuena y Felipe de Maiz y Lizárraga) y otra por el capitán de la sala de armas (Antonio Quiros).⁸ Por estas declaraciones sabemos que el armamento depositado consistió en

⁶ XIMÉNEZ, *Historia de la provincia de San Vicente...*, p. 225 y ss.

⁷ AGI, G, año 1688, 30, r.1, n.30, 31 y 32, “Cartas de Audiencia”, todas del 15 de mayo; también son citados en: CABEZAS CARCACHE, *Gobernantes de Guatemala...*, p. 132-133 y 141.

⁸ AGCA, A3, año 1687, L. 503, Exp.10,346, ff.31r-33r, 2 de agosto. “Real Cédula. Que las escopetas, arcabuces y mosquetes que conduciría don Jacinto de Barrios Leal, nombrado presidente, gobernador y capitán general, sean vendidas a los vecinos con la intervención de los oficiales reales de la caja de Guatemala”; existe una segunda descripción en el fichero Pardo, a saber: “Real Cédula a los oficiales reales de Guatemala, que a instancia del maestro de campo don Jacinto de Barrios, nombrado capitán general de las provincias de Guatemala, gobernador y presidente de la Audiencia, quien había sido autorizado para conducir hasta mil o más armas de fuego, escopetas, arcabuces y mosquetes, para ser repartidos entre los vecinos de las provincias al valor de costo, venta que debería hacerse con la intervención de los oficiales reales. (En el fichero pardo el legajo (L.) es el 504)

cuatrocientas cuarenta y ocho escopetas vizcaínas, doscientas cincuenta y un espingardas flamencas, catorce arcabuces vizcaínos y cincuenta y cuatro tercerolas. Un gran total de setecientas sesenta y siete bocas de fuego, algunas de las cuales conocemos su paradero.⁹

En las propias certificaciones se menciona que trescientas escopetas ya se habían movilizado, cincuenta fueron a las manos de los oficiales reales de Comayagua, cincuenta más a los de Nicaragua, cincuenta al alcalde de San Antonio y ciento cincuenta al alcalde mayor de San Salvador “para que cada uno en su jurisdicción las repartiese entre los vecinos de ella al precio que les señaló su señoría”.¹⁰ Un inventario de 1695 de la sala de armas¹¹ de Guatemala es más específico en cuanto a los lugares de su distribución, aunque no señala años, añade a estas trescientas escopetas otras dieciocho que fueron vendidas, cuatro espingardas también fueron vendidas y cincuenta más se enviaron a Nicaragua, cuatro tercerolas se entregaron “a los criados”. Asimismo, el inventario apunta que setenta y cinco escopetas y cincuenta tercerolas fueron “dadas a la/para conquista”, por lo que seguramente sirvieron para el avance militar hacia el Petén Itzá, en el cual participó el propio Barrios Leal años después, en 1695.¹² Finalmente, cincuenta escopetas pararon en Iztapa, en la costa del Mar del Sur, donde servirían para el armamento de las galeotas que allí se estaban construyendo. Así, para 1695 sólo quedaban en la sala de armas cinco escopetas, ciento noventa y siete espingardas y catorce arcabuces.

La distribución del armamento en las provincias americanas también ocurrió en los viajes de Miluti a Río de la Plata. Como pasó en Centroamérica, no todas las armas que fueron enviadas a Buenos Aires tenían por destino final aquel puerto, algunas circularon hacia Paraguay, Tucumán o Chile. Una vez más, los navíos de

⁹ AGCA, A2.11, año 1695 (aproximadamente), L.302, Exp.6901, 6903, 6904 y 6905; los expedientes corresponden, respectivamente, a la cuenta de aquellas dirigidas a las galeotas del Mar del Sur, las vendidas a particulares, las remitidas a Nicaragua y un inventario de la sala de armas de Guatemala del año de 1695.

¹⁰ AGCA, A3, año 1687, L. 503, Exp.10,346, ff.31r-33r, la Cédula del rey estipulaba: “le paguen por cada una de ellas sólo el costo que le hubieren tenido en España y cargádoles asimismo tan solamente cincuenta por ciento de la conducción y demás gastos sin gravarles con otro alguno”. El precio de una escopeta es mencionado en algunos expedientes y era de 15 pesos (*vid nota anterior*).

¹¹ AGCA, A2.11, año 1695, L. 302, Exp.6905, corresponde al inventario de la sala de armas.

¹² Sobre este episodio es fundamental la obra de: JONES, *The Conquest of the...*, 570pp.

registro sirven al propósito de atender las distintas necesidades de los territorios que conectaban, pero también es claro que los puertos fueron puntos desde los cuales otras provincias pudieron articularse dentro de estas vías de contacto comercial y suministro. El alcance de los envíos no se limitó al punto de destino.

Estos elementos militares, es decir, la presencia enemiga en los litorales de Centroamérica y, por otra, la iniciativa de conquista y evangelización que comenzó en 1695 hacia el Petén Itzá, nos aproximan a la situación fronteriza de la provincia guatemalteca. De entrada, y nuevamente a semejanza del Río de la Plata, sabemos que la presencia de extranjeros era un tema preocupante, de hecho, la condición de extranjero fue adjudicada a la propia tripulación del capitán raguseo y esto fue motivo suficiente para levantar algunas sospechas. En este sentido, hay que tener presente que en el Caribe los holandeses ya habían capturado Curazao en 1634, los ingleses Jamaica en 1655 y, años después, los ataques de Henry Morgan resultaron en las invasiones a Portobelo y Panamá, en 1668 y 1670, respectivamente. Esta situación no cambió y motivó el envío de *registros* mejor armados para responder a la presencia enemiga, como vimos párrafos arriba.¹³ Sin embargo, esta no era la única forma en que se manifestaba el aspecto fronterizo de los espacios americanos. Ahora bien, los indios, como en el puerto sudamericano, también eran una preocupación de peso, la cual se tornó más y más recurrente a finales del siglo XVII. Siguiendo el análisis de Murdo Macleod, el último par de décadas de dicha centuria se caracterizaron por una creciente polarización entre las dos repúblicas (de españoles y de indios) en el espacio centroamericano. La recuperación demográfica y las oportunidades que abrió la producción del tinte añil, así como la posibilidad de llevar a cabo contactos comerciales por el Caribe, precisamente con los *registros* o con los ingleses y, por su intermediación, con el espacio europeo, se tradujeron en repetidos intentos por obtener mano de obra para dedicarla a la producción del tinte. Esto es un efecto más de la apertura de estas

¹³ Sobre esto ya he insistido. Pero cabe recordar que los enemigos efectuaban ataques y comercio en la región con regularidad. Los ingleses, al menos desde 1680, dejaron ver su interés en estas costas a través de las representaciones cartográficas que elaboraron de ellas. Por otra parte, recordemos sus avances en Campeche y el Darién, este último fue objeto de intentos de colonización por parte de grupos escoceses, *vid.* PINZÓN RÍOS, “De zona olvidada...”, p. 187-188; asimismo, STORRS, “El “desastre” de Darién...”, p. 7-34.

vías de contacto. Ahora bien, a estas presiones se sumó un periodo de malas cosechas que afectaron principalmente a la provincia de Chiapas (que era parte de la audiencia guatemalteca), problemas que se agudizaron desde 1691 y continuaron por más de 20 años.¹⁴ Los conflictos entre españoles e indios recrudecieron poco a poco.

En este sentido habría que considerar los contrastes en la relación con los indios entre estos territorios y los más australes, pues en ambos casos no siempre fue un vínculo conflictivo, mucho menos homogéneo. Pensemos que en Sudamérica llegaron a colaborar con el sostenimiento de la frontera portuguesa, al menos hasta la segunda mitad del XVIII.¹⁵ Por su parte, en la provincia de Chiapas las tensiones crecieron en la última década del siglo XVII, con un motín en Tuxtla en 1693 y la conquista antes referida, que, además, continuaron con dos rebeliones en las primeras dos décadas del siglo XVIII. La primera de ellas resultado de la presencia de un visitador, Francisco Gómez de Lamadriz, quien llegó al extremo de alentar a los indios a rebelarse en contra de la audiencia y sus oidores.¹⁶ No por nada este caso es representativo de las tensiones que provocaban las visitas reales, como veremos más adelante.¹⁷ Pero en realidad, la segunda mitad del siglo XVII fue un periodo en Guatemala que vio pasar al menos a cinco jueces.¹⁸ La llegada de Lamadriz, como pasó con las visitas previas, dividió a los vecinos en facciones contrarias, las más de las veces decantadas a favor o en contra del visitador. Estas oposiciones llevaron al fraile Ximénez a decir que las disensiones ocasionadas durante la visita del visitador previo a Lamadriz (caso que analizaré) no habían

¹⁴ OBARA-SAEKI Y VIQUEIRA, *El arte de contar tributarios...*, p. 573-574.

¹⁵ El apoyo de los indios se reflejó en la composición misma del ejército que contrarrestó los avances portugueses en las costas platenses durante el XVII, *vid.* BIROLO, *Militarización y política...*, p. 35-55; situación que contrasta con la del siglo XVIII, conflictos en los que centra su atención QUARLERI, *Rebelión y guerra...*, particularmente cap. III, p. 384.

¹⁶ LEÓN CAZARES, *Un levantamiento en el nombre del rey...*, p. 13-14, donde hace referencia al vínculo entre ambas visitas, es decir, las de Ursino y Lamadriz.

¹⁷ SILVA PRADA, "Pasquines contra visitadores reales..." p. 389.

¹⁸ LEÓN CAZARES, *Un levantamiento en el nombre del rey...*, p. 13. Los visitadores fueron, en 1670, Juan de Sto. Matía Sáenz Mañozca, obispo de Guatemala; en 1678, don Lope de Sierra Osorio, presidente de la Audiencia de Guadalajara; en 1682, don Juan Miguel Agurto y Alaba, oidor de la Audiencia de México; luego fue el turno del alcalde del crimen de la Audiencia de México, Ursino y Orbaneja, caso que aquí trataré y, finalmente, en 1699 comenzó la visita del licenciado Gómez de Lamadriz. Las obras que abordan esta última son LEÓN CAZARES, "Entre fieles y traidores..." y LEÓN CAZARES, "Vasallos en armas..."

conseguido apaciguarse y explican por qué, hacia el primer cuarto del siglo XVIII: “no se ha vuelto a ver en paz la ciudad”.¹⁹ En este sentido, la segunda rebelión, que además tuvo fuertes connotaciones religiosas, fue la llamada “Rebelión Zandal” de 1712, que requirió de varias operaciones militares para finalmente derrotar y someter a los sublevados.²⁰

Sin embargo, el caso que me interesa remarcar es la conquista de la selva Lacandona y del Petén Itzá, empresa que adquirió un renovado interés para la Corona a partir del año 1695 y donde también hubo participación por parte de los indios como aliados de los españoles.²¹ En ella intervino activamente Jacinto de Barrios Leal, comandando uno de los tres ejércitos que incursionaron en la región buscando someter, o bien, reducir y evangelizar, a los indios.²² En estas fechas Barrios Leal estaba listo para volver a probar su valor en los ejércitos del rey, y lo hizo al organizar las campañas militares para la pacificación de los infieles choles, lacandones, mopanes e itzaes.²³ Esto redonda en otro aspecto de importancia cuando consideramos a los individuos trasladados en los viajes del capitán raguseo. A bordo de sus *registros* hacia Guatemala también circularon sacerdotes de la orden dominica y, los menos, de la orden de Nuestra Señora del Carmen descalzos (estos últimos con el objetivo de fundar un convento en Quito).²⁴ Su labor predicadora está entrecruzada con el interés de avanzar hacia territorios ocupados por indios que no estaban sujetos a la Monarquía hispánica. Por una parte, cristianizarlos implicaba su adhesión al cuerpo monárquico como vasallos del rey, por cuyo celo era esencial aproximarlos a la religión católica. Asimismo, la fundación de misiones en dónde reunirlos y evangelizarlos sustentaba el derecho de posesión sobre el territorio a ocupar.²⁵ Finalmente, en la medida en que la presencia extranjera en estas regiones

¹⁹ XIMÉNEZ, *Historia de la provincia de San Vicente...*, p. 238-239. Las cursivas son mías, este autor escribe en el primer cuarto del siglo XVIII, más adelante refiero esta misma situación, *vid.* nota 95.

²⁰ OBARA-SAEKI Y VIQUEIRA, *El arte de contar tributarios...*, particularmente p. 111-117.

²¹ De VOS, “El Lacandón...”, p. 338.

²² CABEZAS CARCACHE, *Gobernantes de Guatemala...*, p. 143-149; JONES, *The Conquest of the Last...*, p. 124-128 y 132-135. En ambas obras se hace referencia al papel específico de este personaje en la conquista del Petén.

²³ CABEZAS CARCACHE, *Gobernantes de Guatemala...*, p. 143-149; WEBRE, “La crisis de autoridad...”, p. 24.

²⁴ Ver anexo 10.

²⁵ Resulta importante señalar que ambas consideraciones también aplicaron para el caso sudamericano, particularmente en el conflicto territorial situado entre Buenos Aires y sus vecinos portugueses, como lo apunta: HERZOG, *Frontiers of possession...*, p. 71-133.

era un hecho, era apremiante establecer vínculos de lealtad o amistad con los indios, esto para que dichos lazos no fueran conseguidos con tanta facilidad por parte de los enemigos del monarca español. Así, el envío de sacerdotes también respondió al interés de aminorar los recursos, información o alianzas que los indios eran capaces de concretar con los forasteros no-hispanos. Es decir, también era una estrategia de contención al avance que ingleses, franceses u holandeses efectuaron en la región. En este sentido, la conquista de “el último reino maya” se concretó en 1697 y las primeras misiones fueron establecidas ya en el siglo XVIII.²⁶ Si bien de manera indirecta, el servicio que Miluti había prestado a la Corona con el transporte de autoridades, fuerzas militares y sacerdotes, rindió frutos prácticamente una década después de su viaje. Con ello la creciente militarización de otra zona americana estaba en curso desde finales del siglo XVII.

Después de este breve paréntesis y continuando con el desembarco, las acciones de los involucrados en él resultan ambiguas, pues el proceder del presidente (acompañado de un mercader que era cercano a su familia) dio lugar a un momento oportuno para entablar contacto con quienes eran, desde un punto de vista, enemigos, pero, desde otro, también posibles agentes de intercambio. Los sucesos aquí presentados sí fueron interpretados de tal manera poco después, ya que tanto el capitán raguseo como el nuevo presidente fueron sospechosos de llevar a cabo actividades ilícitas, específicamente el trasvase de mercancías prohibidas, con lo cual estaban siendo señalados como contrabandistas. Para defenderse de estos señalamientos el presidente Barrios Leal insistió en que sí se había tratado de un ataque, por más que la situación fuera puesta en duda o que desde otra perspectiva pudiera verse como un intercambio amigable, la realidad era que había perdido cualquier posible mercadería con la cual comerciar (legal o ilegalmente). Al respecto habría que añadir lo dicho por el historiador Murdo Macleod respecto a este episodio, ya que menciona que el presidente, a su llegada, envió a Perú “lujosas mercancías de diversas clases”, sin la declaración ni pagos de impuestos correspondientes a tal movimiento.²⁷ Por ahora puntualicemos que, además de las

²⁶ JONES, *The Conquest of the Last...*, capítulos 12 y 15.

²⁷ MACLEOD, *Historia socioeconómica...*, p. 311

dudas sobre las posibles actividades contrabandistas efectuadas por el capitán y el presidente, otro de los problemas que sumó a las sospechas en contra de ellos fue, como mencioné, el origen de dos miembros de la tripulación de los *registros*, los cuales fueron señalados como holandeses, a saber, el cañonero Juan de Ostende y el ya referido comandante de la almiranta y segundo al mando, Fernando Masibradi (quien, recordemos, es referido por Miluti como natural de San Sebastián, provincia de Guipúzcoa).²⁸ Toda esta situación no quedaría desapercibida, como veremos en el siguiente apartado a partir de la intervención del monarca en el asunto.

Con todo y estas posibles pérdidas, el presidente estaba lejos de quedar arruinado, esto por motivo del préstamo que su familia había hecho al rey y que ahora, en Guatemala, podía comenzar a cobrar. Los oficiales de la real hacienda, Balbuena y Lizárraga, emitieron una serie de certificaciones dando cuenta de los montos que se habían entregado a Jacinto por motivo del préstamo efectuado en España.²⁹ En marzo de 1688 ambos tesoreros comenzaron a realizar una serie de pagos al nuevo presidente de la audiencia, hasta ese momento habían pagado cuarenta y un mil cuatrocientos ochenta pesos y cinco reales (considerado el seis por ciento anual de interés). A finales de ese año y, luego, a finales de 1689, pagaron otros ochenta mil que completaban el monto principal del préstamo (ciento veinte mil pesos), además de sus respectivos intereses, que seguían amasándose, y en ese momento ya alcanzaban los quince mil trescientos veinticuatro pesos y diecisiete maravedíes. Considerando estos números, Barrios Leal dispuso de ciento treinta y seis mil ochocientos cuatro pesos, cinco reales y diez y siete maravedíes. En efecto, esto indica que el cargo de presidente no fue obtenido gracias a una compra disfrazada, o bien, a la “ficción legalista” que menciona Stephen Webre. Los métodos del rey para hacerse de recursos eran más intrincados, requerían que el

²⁸ Este episodio es referido por: MACLEOD, *Historia socioeconómica...*, p. 308, La mención de Miluti se encuentra en el capítulo anterior, nota 17.

²⁹ AGCA, A3, año 1690, L. 503, Exp.10,346, ff.37r-38r. Después de la Cédula que avisaba del permiso que tenía Barrios Leal para vender armas de fuego aparece un documento titulado: “Borradores de las certificaciones que se dieron a su señoría de los 120mil pesos con sus intereses”, Estos son duplicados de las certificaciones, solicitados en 1690 por Jacinto de Barrios. Los pagos se efectuaron el 17 de marzo de 1688, 22 de noviembre de 1688, 31 de diciembre del mismo año y dos más de 8 de octubre y 15 de diciembre de 1689.

aparato fiscal monárquico desplegado en América sirviera para finiquitar las sumas derivadas de una deuda pública contraída en España con un particular. Esta es una práctica reiterada, es decir, la intervención de una caja americana en el financiamiento del transporte de autoridades y enseres bélicos (ambos directamente vinculados con los propósitos de los navíos de registro), pues ya se vio con la ayuda de costa otorgada a Miluti y también con el pago de los fletes y los reembolsos por la compra de las armas dirigidas a Sudamérica.

Las adversidades continuaron presentándose al capitán Miluti. Al poco tiempo de su llegada a Centroamérica, su tripulación y guarnición militar comenzó a menguar. En febrero de 1688, el maestro Domingo Antonio Sotelo de Figueroa escribe al presidente Barrios Leal, en nombre de Miluti, informándole que tanto soldados como marineros se han “huido”, unos en puerto Caballos y otros en las Bodegas durante el desembarco de las naves. Por ello presenta una memoria indicando a los transgresores, no obstante, esta lista no aparece en la documentación. Las deserciones, en todo caso, no eran extraordinarias, era un hecho recurrente que el personal marítimo y militar abandonara su puesto, la falta de pagos, el hambre, la enfermedad, los riesgos y la distancia eran todos factores que contribuían a la profusión de tal práctica.³⁰ Además, este era uno de los principales inconvenientes atribuidos al reclutamiento por medio de asientos concertados con particulares, es decir que, en la medida en que los reclutas no siempre eran voluntarios (sino que eran coaccionados, engañados o persuadidos para sumarse a las filas), las prácticas para satisfacer los asientos terminaban por abonar a los índices de deserción.³¹ De hecho, sabemos que el piloto principal del navío Las Ánimas, Francisco Antonio de Andrade (consignatario de varios registros, como vimos) no regresó a España como era esperado. Del mismo modo, por la visita de entrada efectuada a ese navío a su regreso de Centroamérica, también sabemos que el carpintero designado, Manuel de Jesús, no se presentó para el viaje de vuelta, que un par de marineros debieron ser sustituidos y que al menos siete

³⁰ El tema es recurrente en el siglo XVIII, también en el XVII, aunque con menos análisis dedicados de lleno a esta práctica, *vid.* BORREGUERO BELTRÁN, “El coste humano de la guerra...”; para el caso americano: CHAUCA GARCÍA, “Los “otros” militares...”; CONTRERAS CRUCES, “Una enfermedad vieja y sin remedio...”.

³¹ ANDÚJAR CASTILLO, “Empresarios de la guerra...”, p. 383

individuos más desaparecieron en Indias, se menciona que unos huyeron en Veracruz, otros en la Habana.³² La situación ameritaba la búsqueda y captura de los prófugos, los navíos:

[...] con la falta de tanta gente fugitiva y muchos que así enfermos están faltos de la guarnición necesaria y si el pirata los acometiese faltaría por esta causa la defensa en gran perjuicio así del crédito de las armas reales y del real haber, como de los interesados en dichos navíos.³³

Por ello, el llano riesgo de captura motivó que este maestro solicitara al presidente Barrios Leal “se sirva de cometer a quien fuere servido prenda o mande prender [a] los contenidos en dicha memoria y presos los remita por cuenta de dicho gobernador a las Bodegas o puerto del Golfo”.³⁴ Solicitud que no parece haber sido la primera opción para resolver el problema, ya que la solución se encontró por medios más inmediatos. En marzo de ese año, el presidente Barrios Leal decide enviar una guarnición de ciento cincuenta hombres para la defensa de las naves durante su desembarco. Sin embargo, el apoyo era desproporcionado a ojos del capitán raguseo, quien inmediatamente se negó a admitirlos. Esta acción desembocó en un oficio por el cual el presidente da cuenta de la negativa de Miluti y apunta que por Junta de Guerra se instruyó al contador mayor de real hacienda, Francisco Martínez de Eguilaz, se presentara ante el gobernador y le notificara que, en caso de otra negativa, se le impondría una pena de seis mil pesos, por lo que el contador debía hacer: “todos los requerimientos y protestas de los daños que se pueden seguir en la falta de guarnición de los navíos a la causa publica y servicio de su majestad” y si acaso Miluti “se resistiere” a pagar, debía avisar oportunamente “para sacárselos [los seis mil pesos] indefectiblemente y pasar a otra resolución más severa”.³⁵

³² AGI, C, año 1687, 1244, n. 2, ff.155-156, “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...” folios que corresponden a una sección de la visita de regreso, donde se especifica el estado del personal del navío Las Ánimas, el único que consiguió volver del viaje.

³³ AGCA, A2.11, año 1688, L. 302, Exp.6943, “El cap. Domingo Antonio Sotelo de Figueroa Maestre y dueño del navío nuestra señora del Pópulo y santa Bárbara, almiranta del cargo del gobernador don Juan Thomas Miluti comunica haberse fugado varios marineros y pedía autorización para su captura”.

³⁴ AGCA, A2.11, año 1688, L. 302, Exp.6943, “El cap. Domingo Antonio Sotelo de Figueroa...”.

³⁵ AGCA, A2.11, año 1688, L. 302, Exp.6942, “Oficio dirigido por el Capitán General dando instrucciones al Contador Mayor de Cuentas para que notifique a don Juan Thomas Miluti admita el cupo de 150 hombres destinados a servir en el guardacostas del litoral del Golfo Dulce”.

Ahora bien, en este mismo oficio el presidente dice tener información sobre los prisioneros que el enemigo había puesto en libertad, treinta de los cuales eran gente de mar. No deja en claro el momento de la captura, pero podría tratarse de personal apresado durante los encuentros ocurridos a la llegada de los navíos de registro de Miluti, durante su traslado al lago Izabal, o bien eran tripulantes de otro navío. El problema era que estas personas no estaban dispuestas a regresar a sus puestos, habían rechazado “concertarse por su soldada” y decidieron tomar un patache para ir y quedarse en tierra. Así, ahora también correspondía a dicho contador apoyar los intentos hechos por el sargento mayor, Andrés de Urbina, para recuperar este cuerpo de trabajadores, oficial que ya había dado órdenes a los soldados de las Bodegas para que los: “volviese a embarcar y los enviase a bordo”. En paralelo, el contador tenía órdenes: “para que les apremie por todo rigor a que se queden en los navíos con las mismas plazas y soldadas que ganan la gente de ellos”.³⁶ La documentación impide determinar la efectividad de los designios para recuperar a la gente de mar, pero, en cuanto a lo sucedido con el apoyo militar, las fuentes sí dan más información.

El contador presentó el requerimiento a Miluti en abril, instándole a recibir a la gente de refuerzo y la pena que implicaría no hacerlo. Miluti respondió en una carta, enviada en marzo al presidente, y ahora repetía su contenido y su parecer al contador. En primer lugar, agradecía a Jacinto de Barrios sus esfuerzos en el aprovisionamiento de bizcocho de sus navíos, pues había fabricado y remitido, bajo su cuidado, cien petacas de pan. En cuanto a la gente de “Chiquimula y Yacapa” que le enviaban como refuerzo para la defensa de sus navíos, el gobernador aduce que:

[...] el estado tan atrasado de mi caudal no puede permitir se añadan gastos tan considerables pues con lo[s fletes] de la carga que he traído en las naos no sé si tendré bastante para pagar el bizcocho y bastimentos que aquí he de consumir de que recelo con el desconsuelo que vuestra señoría no dudará que será mucho si yo llevo a España con qué pagar a mis interesados la mitad de sus escrituras que es la primera obligación a que debo atender.³⁷

³⁶ AGCA, A2.11, año 1688, L. 302, Exp.6942, “Oficio dirigido por el Capitán...”.

³⁷ AGCA, A2.11, año 1688, L. 302, Exp.6942, ff.3v-4r, “Oficio dirigido por el Capitán...”.

Para el capitán sería un desconuelo que fuera incapaz de pagar a sus acreedores y saldar todas las deudas contraídas en España para poder efectuar su viaje en primer lugar. Esto no es todo, Miluti continúa diciendo que: “éste es un gasto inútil por la calidad de la gente en que se gasta”, pues los llamados “infantes” que le envían “por dar gusto a vuestra señoría”, puntualiza:

[...] solo dos de ellos y el capitán son blancos, los demás indios, mulatos y mestizos sin camisas y desnudos y sin que ninguno (excepto el capitán) hayan visto la mar hasta ahora, por lo cual es una compasión el verlos mareados y disgustados de hallarse en paraje a donde no entendían que venían.³⁸

Eran inexpertos y de una condición inadecuada a ojos de este militar y sus expectativas. El listado de contratiempos sigue, pues todo esto se suma a las enfermedades y hambre que padecía la guarnición, había muerto una persona (con esposa y siete hijos) y treinta y dos más estaban en cama. En tales circunstancias, Miluti no sólo pedía ser excusado de la multa apercibida por la Junta, sino que solicitaba que en cambio se le diera permiso para que estas personas “se me saquen de abordo” y “echarlos en tierra”. Era fundamental que su “natural melancolía” no causara mayores dilaciones ni que el clima complicara su estado y perdieran sus vidas, en suma, no eran aptos para el combate ni el trabajo y Miluti no estaba dispuesto a pagar su mantenimiento ni una multa por no recibir a sustitutos que resultaban impropios. Sin duda, la situación de la guarnición militar era precaria, sus atractivos prácticamente nulos. Miluti no necesitaba de nuevos reclutas para saberlo, pues en su respuesta finalmente argumentaba:

[...] que aunque mi caudal fuera tal que pudiese tolerar estos gastos y necesitare precisamente el recibir estos ciento y cincuenta hombres [no se puede usar] esta gente para traérsela a bordo, pues por ser milicianos los que se convocan en estos casos, aún en las Bodegas, no se ha conseguido se mantengan [en sus puestos] los que se mandaron bajar a aquél paraje por el daño que se les seguía de no asistir al trabajo con que pasan sus vidas y mantienen sus familias y casas, por cuya razón al cabo que asistía en dichas Bodegas se le permitió esta semana retirar a la suya y a sus oficiales por haberse quedado sin gentes.³⁹

En otras palabras, los reclutas milicianos difícilmente cumplirían con su propósito defensivo, pues no dejarían desatendidos sus principales medios de vida.

³⁸ AGCA, A2.11, año 1688, L. 302, Exp.6942, ff.4r, “Oficio dirigido por el Capitán...”.

³⁹ AGCA, A2.11, año 1688, L. 302, Exp.6942, ff.4v-5r, “Oficio dirigido por el Capitán...”.

La defensa del territorio, en buena parte, correspondía a los gobiernos locales y a su capacidad para reclutar y establecer unidades militares para ello, todo en función de la población masculina disponible.⁴⁰ Pero para los vecinos de las provincias centroamericanas, como en cualquier lugar y como lo señaló el gobernador de los navíos de registro, la defensa sólo era otra de sus preocupaciones. En este sentido, la situación presente puede estar vinculada con la proximidad de un periodo de actividad agrícola intensa, cuando la deserción de los reclutas era mayor (principalmente durante la cosecha en verano y la siembra en otoño) a causa de la necesidad de fuerza de trabajo en áreas más productivas.⁴¹ Los milicianos no estaban a la altura de las exigencias del capitán naturalizado, eran poco confiables y, por otra parte, su inadecuada proporción parece responder más a la intervención directa del presidente Barrios en la organización de estas compañías defensivas, que además empalma con el interés comercial que ya hemos visto que tenía en estos navíos. Como aún se encontraban en el proceso de desembarcar lo transportado en sus bodegas y por lo tanto susceptibles al despojo enemigo, la respuesta tenía que ser rápida y efectiva.

Barrios Leal no estaba equivocado en cuanto a la necesidad de procurar la defensa de los navíos, durante su descarga llegaron noticias del gobernador de Comayagua sobre la posición enemiga y sus designios. Por copias de varios despachos⁴² sabemos que en ellos se informaba al presidente de Guatemala que prisioneros enemigos afirmaron hallarse: “el enemigo cosario en aquellas costas con número de embarcaciones artilladas y grueso de gente para invadir así aquellas provincias como apresar dichas naos”, es decir, los navíos de registro. Esto zanjó el conflicto sobre la guarnición de los navíos, por resolución de junta de guerra “en orden a la seguridad de las dichas naos, defensa de la tierra y de las mercaderías que echaren en las bodegas del dicho Golfo” se determinó enviar a cincuenta

⁴⁰ MARCHENA FERNÁNDEZ, *Ejército y milicias...*, pp. 190-193.

⁴¹ Particularmente se han analizado los casos de Andalucía y Extremadura, *vid.* WHITE, “Los tercios en España...”, pp. 154; también se ha señalado su dimensión europea: CORVISIER, *Armées et Sociétés...*, p. 172.

⁴² AGCA, A1.304, año 1688, L. 4702, Exp.40676, “Borrador de diferentes minutas de despachos que se han ofrecido en el gobierno del señor don Jacinto de Barrios Leal, general de la artillería de los ejércitos de su majestad, de su consejo, presidente de esta real audiencia, gobernador y capitán general en las provincias de su distrito. Por Benito Berdugo, escribano de cámara, gobierno y guerra para el oficio de don Miguel de Escobar que lo es en propiedad”.

infantes bajo el mando del capitán Manuel Garay para su socorro. No obstante, recordemos que estos navíos de registro también debían servir como guardacostas, sustitutos de la Armada de Barlovento. De manera que Juan Tomás Miluti levó anclas en cuanto pudo para perseguir y confrontar a estos enemigos. Parece ser que así evadió la necesidad de una guarnición defensiva para el desembarco de los bienes durante su permanencia en el puerto.

Siguiendo el recuento de los despachos, Miluti fue notificado de la presencia enemiga en puerto Caballos, a donde llegó a mediados de junio. Una vez allí, el gobernador de San Pedro y un capitán de apellido Ferrera pusieron al capitán al tanto de las operaciones y retirada efectuada por los enemigos. En vista de ello y para poder seguirles la pista, Miluti despachó de vuelta al Golfo “un barco y una lancha” para que le fueran enviados de regreso bastimentos para el sustento de sus naves y tripulación. El sargento Andrés Urbina, ingeniero militar que estaba realizando reparaciones y obras en el castillo de San Felipe (fortaleza que defiende el acceso al lago de Izabal), dio cuenta de su llegada, pero también de la de dos embarcaciones enemigas. Esta situación hacía imposible la remisión de los pertrechos solicitados, pues corrían el riesgo de ser capturados por el enemigo y que: “bastimentándose pusiese en su total ruina a los bajeles por su falta”.⁴³ Miluti se quedó sin suministros, el sargento Urbina tenía órdenes de no dejar salir las embarcaciones hasta que su dueño regresara a vigilar la boca del río para garantizar la seguridad de la operación. Con este bloqueo, se notificó a Miluti que no debía aguardar a que sus naves volviesen, tenía que regresar al Golfo.

Miluti no tardó en responder, no obstante, tal respuesta se omite en los despachos aquí referidos y con ella la razón que condujo a las autoridades de Guatemala a sospechar e investigar los procedimientos de este capitán naturalizado. Lo que se desprende de este hilo de documentos es que con esta salida a puerto Caballos las autoridades identificaron un hecho crucial, Miluti había zarpado sin haber terminado su descarga, por lo que llevaba a bordo mercancías que debieron permanecer en las Bodegas del lago de Izabal. Por ello, la siguiente solicitud del presidente Barrios Leal fue que se investigara la cantidad de vino y

⁴³ AGCA, A1.304, año 1688, L. 4702, Exp.40676, f.4v, “Borrador de diferentes minutas...”

aceite que trajo en sus bodegas desde España. Efectivamente, bastó la presentación de una escritura otorgada por el maestro Martínez de Berra para saber que esos productos eran aquellos cargados por Cristóbal García de Segovia y que, además, existía un infraregistro, pues a diferencia de lo asentado en el registro de mercancías (referido apartados arriba), según declaraciones del sargento y otros testigos, no se trataba de tres mil botijas de vino y mil quinientas arrobas de aceite, sino de, aproximadamente, seis mil y dos mil respectivamente.⁴⁴ La posibilidad de que Miluti saliera a navegar (ya para resguardarse o para enfrentar al enemigo) estaba sujeta a una condición señalada por la Junta de Guerra, a saber:

[...] fue con calidad de que primero echase en tierra todas las mercaderías y vinos y aceite que contenía su registro, no lo hizo, dejándose abordo todo el vino y aceite con pretexto de ser para el gasto de la gente de mar y guerra y desamparo del puerto en contravención de lo capitulado y pactado con su majestad, dejando de cumplir [el registro y] estas provincias faltas [...] de los géneros que son los principales.⁴⁵

En efecto, esta era una de las obligaciones adquiridas por los maestros al firmar sus fianzas, pues en ellas aseguraban que su viaje sería sin escalas, salvo en Canarias, y de allí continuarían su trayecto directo a Honduras, acordaban: “donde descargaré en tierra todas las mercaderías, esclavos y otras cualesquier cosas que llevare en dicha nao para la dicha provincia registrado”.⁴⁶ En consecuencia, Jacinto de Barrios Leal mandó librar órdenes y despachos a la provincia de Honduras, el Golfo Dulce y a Veracruz por las cuales solicitaba que, en caso de que aportare allí Miluti, las autoridades correspondientes: “manden y hagan fondear dichos navíos”, es decir, registrarlos hasta el último recoveco, luego, que hagan volver a Miluti a Guatemala para: “dar cumplimiento a la partida de su registro”, dando por decomiso todo fruto de la tierra que hubiere embarcado en puerto Caballos y todo el vino, aceite y mercaderías que hallaren.

Ahora bien, el paso de Miluti por puerto Caballos resultó mucho más complicado, ya que, a la presencia enemiga, falta de suministros e incipientes pesquisas de la Audiencia de Guatemala, también se sumó la inconformidad del

⁴⁴ AGCA, A1.304, año 1688, L. 4702, Exp.40676, f.5r, “Borrador de diferentes minutas...”

⁴⁵ AGCA, A1.304, año 1688, L. 4702, Exp.40676, ff.5r-5v, “Borrador de diferentes minutas...”

⁴⁶ AGI, C, año 1687, 1244, n.2, f. 6r (bis), “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...” folio que corresponde a la fianza de maestraje de Martínez de Berra.

capitán de los navíos de registro previos, el ya mencionado Diego Pérez de Garayo, quien había partido a Veracruz con su navío (nombrado Santa Cruz) para resguardarse de un posible ataque enemigo. A la llegada de Miluti a los litorales centroamericanos, este capitán aún se hallaba transitando la región. Garayo había comenzado su retorno desde Nueva España, su primer destino fue el puerto de Omoa y, luego, puerto Caballos; al que se dirigía Miluti con sus naves en persecución de los piratas avistados por las autoridades americanas. Según los testimonios de miembros de la tripulación del navío de Garayo, que coinciden en cada detalle,⁴⁷ en Omoa el capitán se detuvo para reparar la embarcación, pues sus mástiles (árbol mayor y mesana) estaban averiados, de allí partió a puerto Caballos. Los testigos también concuerdan en asegurar que fue en noviembre de 1687 cuando Francisco Martínez de Eguilaz acudió a recibir el barco, esto ocurre al mismo tiempo que la llegada de Miluti desde España. Cuando el capitán y el maestre del navío Santa Cruz solicitaron la licencia para su desembarco, ésta fue denegada por Eguilaz. Los testigos continúan y mencionan que, hasta donde tenían entendido, sí tenían licencia (capitán y maestre) “del gobierno superior de estas provincias [es decir, Guatemala] y del legítimo sr. virrey de la Nueva España para hacer su viaje”.⁴⁸ Recordemos que, en efecto, el antecesor de Barrios Leal concedió licencia a Garayo para ir a Veracruz. Asimismo, y tiempo después, el virrey de Nueva España, Marqués de la Laguna, también justificó el permiso otorgado a este capitán para hacer el viaje de vuelta, de regreso a España.⁴⁹ Sin embargo, la negativa dada a Garayo estaba fundamentada en una Cédula real concedida en España al capitán Miluti.

Por dicha cédula sabemos que el también capitán de navíos de registro y poco tiempo después pasajero en los barcos de Miluti, Sancho Ordóñez de Avilés, había informado al rey de una práctica efectuada por los cargadores de Guatemala (es

⁴⁷ AGCA, A1 (4), año 1688, L. 382, Exp.3486, “Informe acerca de la pérdida del galeón nombrado Santa Cruz y capturado por piratas en Puerto Caballos”; los testimonios son del ayudante de piloto, Domingo Lope Simois (portugués) y los marineros Gaspar de Arbiza (de Vizcaya), Tomás de Dios (portugués), Esteban Capelo (genovés) y Juan Gerónimo Tello (de Ayamonte).

⁴⁸ AGCA, A1 (4), año 1688, L. 382, Exp.3486, f.3r, “Informe acerca de la pérdida del galeón...”.

⁴⁹ AGI, M, año 1685, 55, r.1, n.4, “El Virrey a Su Majestad, Sobre que se dé licencia al capitán Diego Pérez de Garayo para volver a España con sus navíos de registro de Honduras”, 25 de marzo.

decir, sus comerciantes) durante su estancia en aquella provincia y que, así como resultó perjudicial para él, no dejaría de serlo para futuros interesados en esta ruta y, claro, para el “real servicio y bien público”. Ordóñez advierte que estas personas preferían enviar sus mercancías hacia la Nueva España y, por lo tanto, dejaban sin posibles bienes qué cargar en los navíos de registro para su viaje de vuelta. De manera que Ordóñez solicitó se “prohibiese a los cargadores de esa provincia no extraviasen a la Nueva España (como lo hacían) la carga que pertenecía al retorno de los navíos de su cargo”.⁵⁰ Ahora era el propio Miluti quien solicitaba lo mismo, por lo que la cédula mandaba a la audiencia guatemalteca dar las órdenes necesarias para que:

[...] en el tiempo que el dicho Juan Tomás Miluti estuviere con sus navíos en Honduras no se le extravié la carga de frutos de esas provincias de Guatemala a la Veracruz ni a otro puerto alguno hasta que tenga ejecutada su vuelta con los dichos navíos a España, pues, manteniéndose éstos en aquel puerto con la gran defensa que para su resguardo llevan, asegurarán también los frutos que en la cercanía de él almacenaren los cargadores con que estos se libran del riesgo que podrían recelar.⁵¹

Así se buscaba reforzar la seguridad del viaje de los navíos de registro, tanto en términos defensivos como económicos, pues era motivo de preocupación que no estuviera garantizado que en el puerto de destino hubiera productos de interés para cargar de vuelta a España o, en su caso e igual de preocupante, que la empresa corriera el peligro de ser objetivo de un ataque y toda la carga capturada por enemigos. Ahora bien, siguiendo con las declaraciones de la tripulación de Garayo, para impedir la carga, dicen, el oficial Eguilaz también estableció penas al capitán y al maestre del navío, así como a las autoridades locales para que no consintieran ni dieran lugar a la carga de las bodegas del barco Santa Cruz. Por si fuera poco, una parte de la guarnición militar de Miluti, a saber, doce soldados con sus armas, un cabo de escuadra y un ayudante, desembarcaron en el puerto para reforzar tal objetivo, probablemente acordonando e impidiendo el libre acceso al navío. Resulta claro que a ojos del capitán raguseo todos esos bienes dispuestos para el capitán de los navíos de registro previos, a partir del momento de su llegada a Honduras, le

⁵⁰ AGI, G, año 1687, 398, L. 16, ff.165v-166r, “A la audiencia de Guatemala que disponga que al gobernador Juan Tomás Miluti no se le extravié la carga del retorno de los navíos que lleva a Honduras” 28 de marzo.

⁵¹ AGI, G, año 1687, 398, L. 16, ff.165v-166r, “A la audiencia de Guatemala...” 28 de marzo.

pertenecían y, en consecuencia, el capitán Garayo no tenía derecho alguno sobre ellos.

Esta situación resuena con un aspecto de las licencias de navíos de registro que comenzó a normalizarse y era que los capitanes tenían, durante el tiempo efectivo de su licencia, el goce exclusivo de la ruta.⁵² No obstante, esto también significa que, en tanto que se trata de licencias concedidas a particulares, cuando los plazos de su validez y uso llegaban a empalmar (como ocurrió en este caso), el resultado era el llano conflicto entre los depositarios de dichas mercedes. En otras palabras, Garayo y Miluti, aunque ambos fueron asentistas del rey, no significó que automáticamente quedaban exentos de disputas al querer aprovechar al máximo y a un mismo tiempo una ruta comercial. Finalmente, el desenlace fue desastroso para el capitán Garayo.

Desde este momento, es decir, noviembre de 1687, el navío Santa Cruz quedó detenido en puerto Caballos pese a tener todo lo necesario (a excepción de la carga de regreso, evidentemente) para iniciar su retorno, los suministros, armas, artillería y tripulación quedaron a la espera. En febrero, mientras Miluti se encontraba en el Golfo, como vimos, los piratas estaban en las cercanías de Honduras, “cebados” en su presa, el navío Santa Cruz. Al poco tiempo fueron identificados en los litorales y, como ya mencioné, su presencia fue comunicada a las autoridades en Guatemala y a Miluti. Barrios Leal, por su parte, intentó obtener ayuda del presidente de Panamá y del virrey de Nueva España, sin éxito.⁵³ La Armada de Barlovento no aparecería pronto, por lo que el auxilio de Miluti era la mejor opción. Pero ya era demasiado tarde. En la madrugada del catorce de febrero, según como lo cuentan los testigos, estando en el barco Santa Cruz lograron avistar tres buques artillados (uno con cuarenta y cuatro piezas de artillería y los otros dos con doce y diez) además de siete piraguas con once hombres a bordo en cada una, listos para la

⁵² JUMAR, *Le commerce Atlantique...*, pp. 89-93 y 119-123; A partir de las minutas concedidas a Andrés Martínez de Murguía cuando viajó con navíos de registro a Buenos Aires, a lo largo del primer par de décadas del siglo XVIII, el autor recupera en la p.123, en el punto 11, una minuta que resuena con la aquí concedida a Miluti para su viaje a Guatemala.

⁵³ AGI, G, año 1689, 389, L. 10, ff.167r-168r, “Respuesta al presidente de Guatemala sobre las noticias que participa de enemigos”, 31 de mayo. La carta del presidente Barrios Leal que avisaba al rey de la situación y de las actividades enemigas es del año anterior, del 15 de mayo de 1688. Aquí, cabe mencionar, se refiere que el dueño del navío es Mateo Pérez de Garayo.

batalla. Los tripulantes escondieron la carga en “ranchos cercanos a algunos ríos”, pero aun así sabían que estaba “expuesta a perderse, llevándosela el enemigo o hurtándola o que se pudra”.⁵⁴

No obstante lo anterior, ante el peligro, el Santa Cruz levó anclas y salió al combate, un enfrentamiento que se prolongó por ocho horas, en él, siempre de acuerdo con la información proporcionada por los miembros de la tripulación de Garayo, el navío sufrió daños importantes en sus velas, cuerdas y mástiles por la “continua batería de balas que recibían” de las naves enemigas. Las piraguas impidieron que el barco retornara a tierra y aunque la tripulación del navío de registro peleó con “el ánimo, valor y esfuerzo de españoles”, después de perder a doce combatientes, tener a otros tantos heridos y la embarcación en peligro de irse a pique, “resolvieron, por ser la defensa que solicitaban inútil, rendirse a buen cuartel”.⁵⁵ El enemigo había ganado y con ello un botín, el navío Santa Cruz. El presidente Barrios Leal comunicó al rey Carlos II que el responsable de lo sucedido fue el pirata “Juan Yanquer, inglés fugitivo de Jamaica”.⁵⁶ Sin embargo, para Garayo, esto no fue responsabilidad única del enemigo, también lo fue de Juan Tomás Miluti y es por tal motivo que buscó presentar los testimonios de su gente para que informaran a las autoridades de Guatemala que la situación pudo evitarse fácilmente de no haber sido obstaculizada la carga de su navío. El ayudante de piloto y los marineros que fueron interrogados a partir del cuestionario hecho por el abogado de Garayo, uno dispuesto a modo para conocer una versión de lo ocurrido, coincidían en afirmar que de no ser por tales retrasos (prácticamente tres meses), el navío ya habría cargado sus bodegas, pasado por la Habana y llegado, sin lugar a duda, sano y salvo a España.

Por su puesto, Miluti tuvo que defenderse de tales acusaciones. Para ello otorgó un poder a Manuel de Farinas, quien rápidamente (en marzo) contestó al abogado de Pérez de Garayo (el procurador de la Audiencia de Guatemala, Esteban de la Fuente) cuando comenzó a recabar los testimonios. En primer lugar, el

⁵⁴ AGCA, A1 (4), año 1688, L. 382, Exp.3486, “Informe acerca de la pérdida del galeón...”. En ello coinciden todos los testigos.

⁵⁵ AGCA, A1 (4), año 1688, L. 382, Exp.3486, “Informe acerca de la pérdida del galeón...”.

⁵⁶ AGI, G, año 1689, 389, L. 10, ff.167r-168r, “Respuesta al presidente de Guatemala...”, 31 de mayo.

apoderado de Miluti cuestionó la presentación de estos testigos, pues aún no había una demanda como tal, no sabía cuál era el motivo o a quién dirigirse. El procurador Esteban arguyó que la situación era excepcional por tratarse de marineros, pues pronto viajarían a partes “incógnitas y remotas” y, por lo mismo, su profesión implicaba “continuos peligros de la vida”, ya fuera por la navegación misma o la presencia enemiga. Así, los testimonios eran admisibles porque, “conforme a derecho, cuando los testigos están de camino para hacer larga ausencia o se teme su muerte pueden ser recibidos antes de la contestación de la demanda”.⁵⁷ La solución también era clara, las declaraciones, una vez hechas, se guardarían selladas hasta que la demanda fuera contestada. Pero quedaba por resolver ese preciso elemento, es decir, aún no era claro cuál era la demanda de Garayo y, de hecho, también faltaban los poderes que designaban a cada uno de los abogados como representantes de los capitanes en querrela. Todo este intercambio de argumentos estaba prolongado el asunto, entre abril y mayo, la Audiencia de Guatemala ordenó a Farinas la entrega del poder dado a él por Miluti y, más importante, demandó a Esteban de la Fuente que:

[...] si tuviere qué pedir contra Juan Tomás Miluti sobre lo contenido en dicha información [es decir, de los testimonios] y demás autos, lo haga en esta real audiencia dentro de dos meses con apercibimiento que pasados no será oído sobre ellos.⁵⁸

Manuel de Farinas resolvió esto con celeridad, informando que junto a la cédula real presentada para impedir la carga del navío de Garayo ya se encontraba el poder otorgado por Miluti a su maestre, Domingo Antonio Sotelo de Figueroa, quien a su vez lo sustituyó en Manuel. Asimismo, recordó a la audiencia que el abogado del capitán Diego Pérez también debía presentar su respectivo poder. Esteban de la Fuente no fue tan efectivo, pues falló en presentar a tiempo tanto el poder (que aparece en la documentación después de la resolución de la Audiencia), como la demanda (pues dijo que no tenía facultad para presentarla, sólo la tenía para levantar los testimonios), respondiendo apenas en noviembre. Sin más, el caso se dio por “cosa juzgada”, pues la parte de Garayo respondió a “destiempo y fuera

⁵⁷ AGCA, A1 (4), año 1688, L. 382, Exp.3486, ff.18r-18v, “Informe acerca de la pérdida del galeón...”.

⁵⁸ AGCA, A1 (4), año 1688, L. 382, Exp.3486, f.20v, “Informe acerca de la pérdida del galeón...”.

de término prescripto”. Prestando atención a este conflicto, es claro que era difícil anticiparse a la actividad enemiga, pero quiero remarcar que la “ruina” de una expedición de navíos de registro también podía resultar de las disputas entre los mismos beneficiarios de dicha modalidad de contacto. Efectivamente, ambos capitanes aprovecharon un mismo sistema para servir a un mismo rey, sin que ello garantizara, por mera afinidad, un desenvolvimiento armonioso. El conflicto y los riesgos estaban contemplados, cada uno de los agentes (incluido el monarca) buscó obtener algún provecho de la empresa y, en la medida de lo posible, aminorar la cantidad de inconvenientes que pudieran poner en peligro ese beneficio individual. Sin embargo, la resolución de la demanda a partir de una falla en el proceso impide saber si las autoridades en América hubieran respaldado la cédula otorgada al capitán raguseo o si, en cambio, habrían tomado la parte de Garayo y determinado que Miluti no tenía motivo para impedir el abastecimiento y carga de los navíos de su contraparte.

En el presente caso, Miluti estaba en una posición comprometida, pues si Garayo dejaba la región sin bienes qué cargar, entonces el capitán tendría que esperar su reabastecimiento (tiempo que suponía más gastos), además, el peligro pirata en el Golfo bloqueaba una posible vía para recibir suministros y, finalmente, desde Guatemala aún existía el riesgo de que las mercancías terminaran en Nueva España y no en las bodegas de sus navíos. Esto era un inconveniente que anticipaba el desastre y resulta indudable que el buen término de la empresa *propia* tomaba preferencia por encima de aquella de otro capitán, sin importar que ambos buscaran el “real servicio y bien público”. En otras palabras, formar parte de una misma monarquía no era garantía suficiente de una articulación libre de problemas y, ciertamente, el régimen de navegaciones sueltas tampoco era infalible.

Ahora bien, existía otra posibilidad para resolver estos inconvenientes, y era que los capitanes de navíos de registro hicieran uso de sus capacidades bélicas y con ello hacerse de un botín, situación que sí estaba contemplada, en efecto, el despojo no fue una práctica exclusiva de los enemigos del rey español. Uno de los puntos del asiento firmado por Miluti refiere que en caso de capturar una embarcación enemiga o de piratas se procedería conforme a la cédula concedida

en España a Miluti,⁵⁹ según la cual, de darse el caso, al rey le correspondería un quinto de la valuación hecha sobre el total de los bienes apresados, el resto quedaba para ser repartido entre el capitán y su tripulación.⁶⁰ Esta era otra vía para hacerse de los escasos y por ello tan ansiados suministros. Sabemos que Miluti consiguió capturar una nave durante su estancia en Centroamérica, sin embargo, la información que lo acredita es una multa por trescientos pesos que se impuso al contador Eguilaz, pues en la tramitación que hizo de la presa efectuada por el raguseo fueron descubiertas algunas irregularidades años después, a saber, el contador no hizo una correcta valuación de los bienes confiscados, lo que resultó en un repartimiento inadecuado de los montos propios del rey.⁶¹

Este encuentro, aunque favorable, no fue suficiente para compensar la falta de víveres y mercancías, ya que el siguiente paso efectuado por el capitán Miluti fue perfilar sus barcos hacia Veracruz. No es claro si lo hizo, para empezar, de manera legal, es decir, con una licencia similar a la otorgada a Garayo. Tampoco queda claro si lo hizo para cobrar la ayuda de costa prometida por el rey en España o si, como menciona el historiador Murdo Macleod, fue una forma de encontrar mejores condiciones de intercambio para las mercancías que llevaba a bordo. Macleod afirma que Miluti no quiso descargar en Guatemala los vinos y aceite que llevaba porque los precios eran: “ridículamente bajos debido a la pobreza de la gente y a la cantidad de vino, coñac y municiones que eran contrabandeados desde Jamaica y Roatán”.⁶² Asimismo, la presencia de vinos peruanos pudo recrudecer la

⁵⁹ Sobre la captura de navíos como una concesión propia de corsarios, nos remitimos a las valoraciones hechas por MOYA SORDO, “Influencia del corso y sistema de presas...”, 741-751.

⁶⁰ AGI, C, año 1687, 1244, n.2, f.4r, “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...” este aspecto corresponde al dieciseisavo inciso de la escritura; Asimismo, tal acuerdo es notificado a las autoridades de Guatemala por medio de una Real Cédula, AGI, G, año 1686, 398, L.16, ff.40v-41r, “Vuestra Majestad declara lo que se ha de ejecutar en las presas que don Juan Tomás Miluti hiciere con sus navíos en el discurso de su viaje a Honduras” 22 de abril.

⁶¹ AGCA, A1.23, año 1696, L.4593, ff.114r y 140v, “11 de julio de 1696, Ordena su majestad sean finalizados los autos sobre la presa de un navío pirata, por parte de don Juan Tomás Miluti, según informes rendidos por el presidente Jacinto de Barrios Leal, en carta de 6 de julio de 1690”; y de la misma fecha: “11 de julio de 1696, impónese la multa de 300 pesos a don Francisco Martínez del Águila [sic.], contador de las cajas de Honduras por las irregularidades que cometió en la tramitación de los autos de la presa de un navío pirata, por parte de don Juan Tomás Miluti”.

⁶² MACLEOD, *Historia socioeconómica...*, p. 308; el autor se remite a un documento ubicado en AGI, G, años 1688-1690, 281, “Expedientes sobre la ida a Veracruz del Gobernador D. Juan José Milut con navíos de registro para Honduras”.

situación, disminuyendo el posible beneficio de la venta de aquellos importados desde España, considerando que la importación de los vinos peruanos hacia Centroamérica había quedado autorizada desde 1685 y prorrogada prácticamente por el resto del siglo.⁶³ En caso de no vender estas botijas, Miluti corría un riesgo aquí ya mencionado, a saber, ser incapaz de pagar a los principales interesados y acreedores de su viaje y bienes a su regreso, en este caso específico, a Cristóbal García de Segovia.

Por lo anterior, la respuesta de Juan Tomás a los despachos del presidente de Guatemala (referidos párrafos arriba), bien pudo ser el aviso sobre su partida hacia Nueva España u otro puerto, argumentando la necesidad de salir adelante con su empresa comercial. Ahora bien, todo lo anterior apenas es una parte de las condiciones adversas que Miluti encontró en Guatemala, la travesía fue aún más problemática. Los aspectos hasta aquí reseñados tratan las condiciones militares y defensivas que el capitán tuvo que resolver, sin embargo, las operaciones comerciales a cargo de los negociantes que venían a bordo de los navíos de registro también encontraron obstáculos y reveses. Asimismo, como mencioné, tanto el capitán raguseo como el recién llegado presidente tuvieron que aclarar la naturaleza y alcance de las actividades comerciales que buscaban efectuar.

➤ **Los registros y el contacto comercial: conflictos e irregularidades**

Ahora bien, reiteremos que distintas autoridades viajaron a bordo de las naves del capitán raguseo para asentarse en las provincias centroamericanas. Entre ellas mencioné cuatro oidores y que, además, también venía Pedro Enríquez de la Selva, oidor que ocupó el cargo de juez de aduana. Efectivamente, en cuanto comenzó la gestión de la aduana por parte de este individuo también comenzaron las fricciones entre este miembro de la audiencia y los comerciantes llegados desde España. Enríquez demostró que sería estricto, sus métodos y actitudes fueron incompatibles con el agrado general. En concreto, este oidor buscó regularizar el cobro de los

⁶³ ACUÑA, “La reglamentación del comercio exterior...”, pp. 14-16; en cuanto a este aspecto, el comercio de vino entre Perú y Guatemala, también puede verse: MORA DE TOVAR, “El comercio entre Guatemala y Perú...”, pp. 93-113.

principales impuestos comerciales y poner orden en las prácticas sobre el trasiego de los bienes desde el lago de Izabal hacia la ciudad de Santiago.

En agosto de 1689, el rey Carlos II expidió una real cédula que comienza dando cuenta de la información que Enríquez le había enviado el año anterior sobre las acciones que tomó, de acuerdo con su nuevo cargo, apenas desembarcó de las naves de Miluti. El interés de Enríquez era, como hace constar el monarca, garantizar “el buen cobro de mi real haber que se administra en dicha aduana”.⁶⁴ A su llegada a Centroamérica, lo primero que identificó Enríquez de la Selva fue que Domingo Zurraín Irigoyen, el entonces contador de la aduana, la había: “mudado a una [casa] particular alquilada a mi costa”, es decir, pagada con fondos de la real hacienda. Esto sin importar que ya hubiera dos casas designadas para tal propósito. Asimismo, el oidor comunicó al rey que el contador enviaba allí a los “mercaderes ricos de esa ciudad las mercaderías fiados los derechos” que debían pagar al erario. Para Enríquez de la Selva esto resultaba inadmisibles, por lo que solicitó que este contador le entregara las cuentas pormenorizadas de los pagos realizados durante su administración, incluidos los que aún estaban pendientes. Luego ordenó suspender esta práctica, estableció penas de apercibimiento y, con ello, los bienes que estaban almacenados en estas casas quedaron encerrados hasta que se efectuara el pago de los derechos “presentes y atrasados”. En otras palabras, el movimiento de las haciendas traídas por los navíos de Miluti quedó ralentizado y con ello la posibilidad de dar pie a las operaciones mercantiles; sólo saldrían cuando los impuestos y las deudas que hubiere quedaran cubiertos. En respuesta Irigoyen hizo dejación de su puesto como alcalde, tesorero y contador de la aduana, además, las insistencias para que presentara “todas las partidas de su cargo” resultaron en otro abandono, este individuo “hizo fuga” al convento de Santo Domingo, donde buscó refugio y evitar las represalias que se avecinaban. Pese a estos intentos, Enríquez de la Selva procedió a embargar los bienes del ex contador y a ponerlo preso en la cárcel de Santiago.

⁶⁴ AGCA, A1, años 1681-1689, L.1522, exp.10077, ff.279r-282v, “Cedulario de la Real Audiencia de Guatemala, Tomo 9, Contiene por orden cronológico las Reales Cédulas expedidas desde el año de 1681 hasta el de 1689”; una copia del documento se encuentra en: AGCA, A1, años 1689-1695, L.4590, exp.3954(-), ff.18r-22v, “Copias de Reales Cédulas expedidas desde el año de 1689 hasta el de 1695”.

Por otra parte, el oidor y juez de aduana también entabló conversación con los “mercaderes y cargadores de las naos de Honduras”, en este caso, puede tratarse de aquellos que viajaron con el capitán Miluti o con Garayo. A fin de cuentas, los comerciantes buscaban que Enríquez les “hiciese baja en las valuaciones antiguas de la aduana”, esto es, una reducción en los impuestos a pagar al cargar las naves. Enríquez se informó sobre los precios vigentes de la tinta añil, producto sobre el que se quería aplicar el ajuste. De acuerdo con sus pesquisas, desde 1687 el valor de la tinta añil —por cada libra— era de cinco reales, mientras que el avalúo efectuado en la aduana era de tan solo dos reales, por lo que dispuso que en esta ocasión fuera establecido en cuatro reales. En efecto, este fue un resultado totalmente contrario al solicitado. Pero el juez no dejó de advertir al rey que: “si de los demás géneros se hiciese [la valuación] según los registros, crecería un cuarenta y cinco o cincuenta por ciento”.⁶⁵ Así, desde la perspectiva de Enríquez de la Selva, sí había hecho una “baja” en el monto a pagar por la valuación del total de los bienes que los cargadores buscaban embarcar.

En definitiva, los mercaderes comenzaron a verse afectados, aún más cuando Irigoyen dejó su puesto y las nuevas disposiciones de Enríquez se hicieron efectivas. Siguiendo con la información presentada en esta cédula, los cargadores de los navíos surtos en el puerto de Santo Tomás (aquí seguramente se trata de los navíos del capitán raguseo) trataron de continuar con las prácticas previas y quisieron sacar de la aduana sus fardos sin haber hecho los pagos correspondientes, pero Enríquez lo impidió. El problema fue que las prácticas alteradas por Enríquez estaban admitidas como costumbres desde hace tiempo, “de inmemorial a esta parte”, al menos según la carta presentada al rey, en junio de 1689, por el Consulado de Sevilla.⁶⁶ Según aquél documento, cuando las mercancías que iniciaban su trayecto desde Honduras, pasando por las Bodegas del Golfo, llegaban a la aduana, sus dueños “se obligan” a favor de la Real

⁶⁵ AGCA, A1, años 1681-1689 L.1522, exp.10077, f.279v, “Cedulario...”; AGCA, A1, años 1689-1695, L.4590, exp.3954(-), f.18v, “Copias de Reales Cédulas...”.

⁶⁶ Una carta que se menciona en el cuerpo de la cédula antes referida, AGCA, A1, años 1681-1689, L.1522, exp.10077, f.279v, “Cedulario...”; AGCA, A1, años 1689-1695, L.4590, exp.3954(-), f.18v, “Copias de Reales Cédulas...”.

Hacienda, es decir, se comprometían a cubrir los derechos reales y, de hecho, también lo hacían con los arrieros que las transportaban de una a otra parte. El juez de aduana había “violado esta costumbre” al impedir su paso ágil, solicitando que los pagos fueran en el momento, de contado o, en su defecto, en especie, dejando en la aduana una cantidad de fardos de valor equivalente. Del mismo modo, el Consulado advirtió que el aforo “de lo que se estilaba pagar de derechos de almojarifazgo, alcabala y barlovento” había aumentado un cincuenta por ciento en el viaje de Sancho Ordóñez y cien en el de Juan Tomás Miluti. Todo lo cual suponía prejuicios, claro, al comercio, pero el Consulado también advertía que los daños recaerían sobre la Real Hacienda, en efecto, la experiencia de años anteriores demostraba que a mayores impuestos seguirían mayores fraudes.

El objetivo de Enríquez, como dije, había sido aumentar los ingresos de la real hacienda, pero, según los comerciantes afectados, esto tendría como consecuencia el encarecimiento de las mercancías y aumento de sus precios, lo cual era inquietante tanto para ellos como, aseguraron, para el conjunto de potenciales compradores.⁶⁷ Por su parte, la corporación mercantil solicitaba al rey que el monto de los aforos no fuera alterado y que los fardos, “hecha obligación”, no debían retenerse en la aduana, es decir, que para permitir su paso debía bastar la firma de un instrumento público que acreditara la deuda adquirida con el rey. Por su parte, Irigoyen suplicaba al monarca que, mientras no fuera determinado el saldo que debía (de haberlo) según las cuentas solicitadas por Enríquez, se le permitiera depositar una fianza para ser liberado de la cárcel, se procediera al desembargo de sus bienes y que las multas que tenía adjudicadas fueran suspendidas. Carlos II, por esta cédula, resolvió que no se hiciera novedad alguna en el monto de los derechos cobrados en la aduana, asimismo, admitió la solicitud de Irigoyen y exigió que la aduana regresara a una de las casas que le pertenecían. Desde Madrid era claro que el yerro fue de Enríquez, el rey ordenaba a Barrios Leal que: “llamáis a don Pedro Enríquez de la Selva y de mi parte le extrañéis y reprendáis sus irregulares procedimientos”.

⁶⁷ Su proceder también está referido por WEBRE, “La crisis de autoridad...”, p.16-17; WEBRE, “Política y comercio...”, p. 31-32; CABEZAS CARCACHE, *Gobernantes de Guatemala...*, p. 136.

Sin embargo, la situación ya era bastante ríspida. Pese a la resolución tomada por el monarca, su deliberación aún tardaría en llegar a manos de las autoridades guatemaltecas. En este sentido, hubo otro factor que pudo enardecer aún más los ánimos y fue el señalamiento en contra de Miluti y Barrios Leal como posibles contrabandistas. Si bien las acusaciones sobre las actividades ilegales que involucraban al presidente y al capitán que lo trasladó no tienen un origen puntual, probablemente fueron obra de quien tenía a su cargo la vigilancia y persecución de este tipo de acciones. Los hechos siguientes apuntan en esta dirección.

La intervención de Enríquez gestó una reacción violenta y rápida. En mayo de 1688, días después de que Enríquez escribió al rey para informar lo sucedido (como vimos arriba) y, en última instancia, solicitar la dejación de su puesto, en las inmediaciones del hogar de este juez, un individuo sin identificar disparó una carabina con la intención de asesinarle, pero falló en su intento; el único afectado fue un criado de Enríquez de la Selva. El hecho, grave, requirió la atención del presidente de la audiencia. No obstante, todo apuntó a que su intervención estaba orientada más a justificar lo ocurrido que a procesar a los culpables o a avanzar en su identificación. Esto porque Barrios Leal retomó las quejas interpuestas contra el oidor y juez de aduana desde que tomó su cargo, pero al hacerlo atendió justamente a la fama que el oidor se había ganado en la sociedad guatemalteca. Con ello podemos atisbar cómo Barrios Leal utilizó la reputación de esta autoridad en su contra, esto a partir de la documentación levantada por el propio presidente.⁶⁸ Por una parte están las quejas que mencioné, pero más significativa fue la indagación secreta que mandó a efectuar Barrios Leal, allí solicitó el testimonio de cuarenta personas para corroborar el desprestigio que rodeaba al juez de aduana.⁶⁹

⁶⁸ AGI, *G*, 34, r. 1, n. 2, 297ff. “Cartas de Audiencia, Testimonio de los autos fulminados a querrela del cabildo de Guatemala contra Pedro Enríquez de la Selva, oidor de la Audiencia de Guatemala”, con dos fechas, 12 de octubre de 1689 (fecha de la recuperación de las primeras quejas) y 20 de noviembre de 1691 (cuando el problema es retomado por el conflicto entre el presidente de la audiencia y el visitador Orbaneja).

⁶⁹ AGI, *G*, 31, citados en: WEBRE, “La crisis de autoridad...”, p. 27, particularmente las notas 23 y 24, aunque son referencias incompletas, el primer documento seguramente refiere a AGI, *G*, año 1689, 31, r. 1, n. 7, “Carta de Jacinto de Barrios Leal, presidente de la Audiencia de Guatemala al secretario del Consejo Antonio Ortiz de Ojalora”, 28 de noviembre, documento transcrito años después justamente en: AGI, *G*, 34, r. 1, n. 2, (ver nota anterior) ambos documentos incluyen las primeras quejas y en este último aparecen los testimonios e interrogatorios realizados, mismos que inician en el folio 13v.

El escenario resultante no fue favorable para Enríquez de la Selva. Primeramente estaban el cúmulo de quejas, ya que, por su proceder estricto y las novedades que buscó introducir, que eran, grosso modo, cambios en el cobro de impuestos: “[...] se levantaron los *generales clamores* que ocasionaron la perturbación de los primeros hombres de esta ciudad y sus provincias, a que concurrieron personas de todos estados porque todos sin excepción de fueros padecían lo mismo [...]”.⁷⁰ Esto apunta a que Barrios Leal quería remarcar que el descontento no era una cuestión focalizada, sino general y que los efectos resultantes de alterar el marco fiscal debían ser sopesados frente al bienestar de los comerciantes y, por una derivación simple, de la población en su conjunto. El presidente insistió en que todo esto era perjudicial ya que los mercaderes, a consecuencia de las reformas introducidas en las prácticas habituales, establecerían un innecesario aumento en los precios. La real hacienda, su liquidez e ingresos, quedaban en segundo plano. Asimismo, el conflicto estaba adquiriendo tintes personales y continuó escalando, era claro que para el presidente y su investigación el caso del carabinazo no tenía mayor relevancia.

El siguiente aspecto que surgió a partir de estas pesquisas fue que en ellas se insistió en comprobar que Enríquez de la Selva no guardaba un trato afable con sus congéneres, es decir, con el resto de los oidores y vecinos. Esto trató de demostrarse a partir de testimonios que refirieron la actitud que el acusado tuvo en repetidas ocasiones. Asimismo, con tal información quedó claro que varios de los afectados fueron los comerciantes que viajaron con Miluti. En una junta de guerra a la que acudió el capitán Juan de Langarica, además de los comerciantes Juan de Berrotarán y Alzate (ambos, recordemos, viajaron como mercaderes a bordo de las naves de Miluti)⁷¹ y José Barón de Berrieza (otro comerciante interesado en la carga

⁷⁰ AGI, G, 34, r. 1, n. 2, “Testimonio de los autos fulminados...” f. 2v. Las cursivas son mías.

⁷¹ En el apartado anterior dimos cuenta de estos comerciantes, aquí cabe decir que Langarica, de hecho, aparece como viajero recurrente a Honduras, *vid.* AGI, C, año 1675, 5440, n. 2, r. 94, “Expediente de información y licencia de pasajero a Indias de Juan de Langarica, mercader, vecino de Sevilla, a Honduras” 19 de junio; AGI, C, año 1681, 5444, n. 15, “Expediente de información y licencia de pasajero a Indias de Juan de Langarica, capitán, vecino de Sevilla, a Honduras” 25 de agosto; cuando viaja con el capitán Miluti su información contrasta con las dos anteriores, pues aparece como natural de Salvatierra: AGI, C, año 1687, 5449, n. 68, “Expediente de información y licencia de pasajero a indias de Juan de Langarica, mercader, natural de Salvatierra, hijo de Pedro de Langarica y de Catalina García de Vicuña, a Honduras” 26 de agosto.

de los barcos, pero vecino de Guatemala), todos experimentaron por parte del juez de aduana: “inmodestia de voces, descompostura de acciones, irregularidades de forma jurídica de autos y ajamientos personales [...]”, Langarica, particularmente, soportó: “el pesado desaire de las desordenadas voces con que le ultrajo el dicho señor oidor, en acto [es decir, en la junta] en que se requiere no sólo la modestia de palabras [...]” sino también escuchar a todos los involucrados, ya que no lo había dejado hablar durante la reunión e, incluso, lo atacó personalmente al llamarlo “vendedor de tafetanes”.⁷² Señalamiento que resultaba delicado, pues criticaba la participación de esta autoridad en el comercio (ya era alcalde ordinario) al tiempo que cuestionaba su competencia en asuntos militares y, por ende, la razón misma de su presencia en la junta. Asimismo, el juez de aduana tomaba a todos por “enemigos” suyos, esto al menos según la pesquisa del presidente Barrios, allí se dice que Enríquez de la Selva:

Ha comprendido a las personas, de primera suposición, debajo del concepto de odio común a todas, con tan notable extremo que *ya toca en la razón de escándalo*, publicando con expresión de palabras y con ejecución de obras la voz de que todos le son declarados enemigos [...].⁷³

Los únicos que escapaban de esta descripción eran los oidores José de Scals y Bartolomé de Amézquita (ambos pasajeros en los *registros* de Miluti), quienes se habían opuesto a los métodos del presidente cuando comenzó su indagatoria.⁷⁴ La Audiencia estaba fragmentada, pues al menos tres de sus oidores mantuvieron una relación tensa con el presidente de ésta. Poco después, el juez de aduana recibiría otro golpe más a su reputación, con lo cual sumaba a sus groserías, abusos y comportamiento inadecuado, más argumentos en contra de su desempeño como figura de autoridad.

La indagatoria considera relevante apuntar que Ángela María del Águila y Chávez, la esposa del juez de aduana, trataba de formalizar “la pública demanda

⁷² Este recuento se ubica en AGI, G, 34, r. 1, n. 2, “Testimonio de los autos fulminados...” f. 4r; asimismo es referido por CABEZAS CARCACHE, *Gobernantes de Guatemala...*, p. 137.

⁷³ AGI, G, 34, r. 1, n. 2, “Testimonios de los autos fulminados...” f. 5r. Las cursivas son mías.

⁷⁴ Sobre la cercanía de Enríquez con estos oidores, siempre según el propio presidente: AGI, G, año 1692, 34, r. 2, n. 12, “Carta de Don Jacinto de Barrios Leal, presidente depuesto de la Audiencia de Guatemala”, 15 de mayo, la fecha tardía se debe a que son argumentos recuperados durante la visita de Ursino y Orbaneja, sobre la que hablaré más adelante.

de la separación de su matrimonio [...] de quien es en los severos y ásperos tratamientos de obra y de palabra, a la dicha su señora esposa”.⁷⁵ Esta situación sumó un enemigo más al oidor Enríquez, ya que el obispo Andrés de las Navas y Quevedo, no sólo lo comparó con piratas y pestes bíblicas, sino que ante la situación de doña Ángela decidió presentarse en su casa para “llevársela” y resguardarla, junto con su hijo y dos criadas, en el Monasterio de Nuestra Señora de la Concepción. Esto llevó a Stephen Webre a interpretar lo ocurrido como un “secuestro”, pues argumenta que quienes de hecho estaban coerciendo a doña Ángela a elaborar la demanda de divorcio eran los del “grupo” del obispo y del propio presidente (grupo con el que el obispo, dice Webre, tenía lazos de parentesco, pero sin especificar su tipo), por lo que el embrollo, acorde a este historiador, poco tenía que ver con las actitudes del oidor de la Selva con su esposa.⁷⁶ El ministro que apenas había llegado años atrás, ahora estaba en una cuerda floja, con las principales autoridades de Guatemala en su contra.

Continuando con su desprestigio, varios testimonios señalaron al oidor como una persona aprovechada, además de un deudor despreocupado. Así lo dijeron su impresor (que le reparó algunos libros), zapatero y sastre, ya que les debía dinero por trabajos personales. Retomo lo dicho por este último. Cuando fue interrogado para la pesquisa dijo al respecto que: “ha oído decir por público y notorio que [el oidor Enríquez] no ha pagado a los indios hortelanos que le han llevado legumbres a su casa”⁷⁷, esto es, trabajo a beneficio personal sin remuneración. Con la misma expresión el sastre dijo ser “público y notorio” que:

⁷⁵ AGI, G, 34, r. 1, n. 2, “Testimonio de los autos fulminados...” f. 7r. Sobre este juicio, un documento apunta a que el matrimonio en efecto se separó y que el oidor debió mandar (desde Guadalajara) una renta anual de 700 pesos a su esposa, quien permaneció en el Monasterio de Nuestra Señora de la Concepción: AGI, Gdj, año 1692, 232, L. 7, ff. 161v-162v “Descuento de salario a un oidor por divorcio” el Consejo de Indias ordena a los oficiales de la Real Hacienda de Guadalajara: “que se pongan de acuerdo con los de Guatemala, para que descuenten 700 pesos de a 8 reales de plata cada año, de los 2mil ducados del salario que goza Pedro Enríquez de la Selva, caballero de la Orden de Santiago y oidor de la Audiencia de Guatemala, actualmente en la de Guadalajara, para dárselos a su mujer Arcángela María del Águila y Chaves que se halla en el convento de La Concepción, de Santiago de Guatemala, por la demanda de divorcio que puso a su marido [...]”, 12 septiembre.

⁷⁶ CABEZAS CARCACHE, *Gobernantes de Guatemala...*, p. 137-138 recupera esta interpretación, aunque sospecha menos que: WEBRE, “La crisis de autoridad...”, p. 16-17, quien lo considera un secuestro y un encierro forzado en el convento, por lo que, comenta, sólo bajo tales circunstancias la esposa accedió a realizar la demanda de divorcio: “Bajo la influencia del prelado y de *su partido*” (las cursivas son mías).

⁷⁷ AGI, G, 34, r. 1, n. 2, “Testimonio de los autos fulminados...”, f. 23r.

[...] queriendo el dicho señor oidor publicar un auto para que los oficiales de todos los oficios pagasen alcabala, se alborotaron de manera los vecinos y gente vulgar del barrio de San Sebastián, que se decía por público era de temer ejecutase algún atrevimiento contra el decoro y seguridad de dicho señor ministro.⁷⁸

El problema había ascendido a un verdadero escándalo, además, la situación revela que el problema del contrabando ya estaba muy lejos de ser el centro de atención de las autoridades americanas. El mismo testimonio refiere que este escenario, aunado al problema del divorcio (porque hasta el sastre estaba enterado), provocó que en Guatemala: “se han inquietado más los ánimos de todos y están hoy de peor calidad de manera que no se trata ni habla generalmente de otra cosa que de dicho señor ministro y su condición de[s]abrida”.⁷⁹ De acuerdo a este panorama, el juez de aduana era quien estaba detrás de los alborotos, por lo que, finalmente, el carabinazo no representó ninguna sorpresa para los habitantes de la provincia, el oidor, acorde a los testimonios obtenidos por el presidente, se lo había buscado.

Ante tal contexto, cuando lo ocurrido llegó a oídos del rey las situaciones que debían atenderse iban desde remediar las reformas introducidas en las prácticas comerciales, como también esclarecer el intento de homicidio y buscar el apaciguamiento del descontento social que había echado raíz en la provincia guatemalteca. Ya he señalado la determinación que expidió el rey respecto a los “irregulares procedimientos” de Enríquez de la Selva y los problemas en la aduana. Sin embargo, el comercio requirió mayor atención en la medida en que esta vía mercantil continuó siendo utilizada. Por ello aquí presento, en una breve digresión, otros aspectos que captaron la atención del monarca en torno a esta actividad y que fueron, al menos en parte, resultado del paso de Miluti por los litorales centroamericanos.

En 1692, el capitán Juan Roque de Perea inició el mismo trámite que había realizado Miluti cinco años atrás. No es mi intención analizar la gestión de los navíos de registro de dicho individuo, pero importa señalar que, como ocurrió con los navíos

⁷⁸ AGI, G, 34, r. 1, n. 2, “Testimonio de los autos fulminados...”, f. 23r-23v.

⁷⁹ AGI, G, 34, r. 1, n. 2, “Testimonio de los autos fulminados...”, f. 23v.

de registro en Buenos Aires, las experiencias y desenvolvimiento de los capitanes que utilizaron este sistema de contacto podían resultar en mejores condiciones para futuros usuarios, dando pie a un “cuerpo de jurisprudencia” que retomaba las condiciones benéficas que hasta entonces habían sido concedidas por el monarca a los capitanes.⁸⁰ No obstante, éste no siempre era el caso. Ahora, el capitán Roque, como Juan Tomás Miluti y Sancho Ordóñez, también estaba intranquilo por la posibilidad de que su carga de regreso fuera extraviada hacia la Nueva España, de manera que solicitó al rey lo mismo que sus predecesores.⁸¹ A partir de esta solicitud y de los inconvenientes que aquí he reseñado, sabemos que Miluti sí entró en conflicto con los vecinos de Guatemala y los comerciantes de Nueva España por tal cuestión, sin embargo, el desenlace de la demanda que interpuso en la audiencia no lo he podido identificar en la documentación. En todo caso, el resultado de sus intentos para evitar la fuga de las mercancías hacia el virreinato septentrional mereció ser retomado, aunque muy brevemente, en la solicitud del capitán Roque. Ante la inconformidad del capitán Miluti, la Audiencia de Guatemala determinó que, si los vecinos de esa provincia y los mercaderes de Nueva España juraban ante el juez de aduana que los bienes que pretendían desplazar eran de su propiedad y que, por lo tanto, no eran de: “ningún cargador, factor ni consignatario de mercaderías que hubiesen ido en los dichos navíos”, entonces no había problema en que, una vez pagados los derechos correspondientes, pudieran conducirlos a la Nueva España. Así, la solicitud del capitán Roque quedó denegada en consideración de dicha resolución y, por otro lado, también se previno a la Casa de la Contratación que hiciera pregonar en todos los puertos de Andalucía: “el estar dispuesto que los sujetos que llevaren carga en estos navíos precisamente han de traer en ellos los frutos de su retorno y no en otros”.⁸² De manera que los mercaderes que cargaban en España también eran proclives a efectuar otra forma

⁸⁰ JUMAR, *Le commerce Atlantique...*, pp. 120, es quien así conceptualiza esta práctica.

⁸¹ AGCA, A1, años 1689-1695, L. 4591, exp.39544, f.121v, “Copias de Reales Cédulas expedidas desde el año de 1689 hasta el de 1695”; AGCA, A1, años 1690-1700, L. 1523, exp.10078, ff.76r-76v, “Cedulario de la Real Audiencia de Guatemala, Tomo 10, Contiene por orden cronológico las Reales Cédulas expedidas desde el año de 1690 hasta el de 1700”.

⁸² AGCA, A1, años 1689-1695, L. 4591, exp.39544, f. 121v, “Copias de Reales Cédulas...”; AGCA, A1, años 1690-1700, L. 1523, exp.10078, f. 76r-76v, “Cedulario de la Real Audiencia...”.

de “extravíos” que entorpecían la empresa de los capitanes de registros, pues poco podían hacer cuando ésta dejaba de estar alineada con los intereses del comercio. Lo que queda claro a partir de las solicitudes de estos tres capitanes es que en Centroamérica los retornos necesarios para que el viaje resultara provechoso no estaban garantizados, tal hecho generaba prácticas compensatorias (no siempre legales) por parte de los capitanes al desplazarse a otros puertos para completar su cargamento.

Ahora bien, el capitán Perea también solicitó en esas fechas que la forma seguida por las autoridades para recibir los navíos e iniciar la descarga fuera modificada. Lo anterior como resultado, nuevamente, de lo transcurrido durante los viajes de los capitanes Miluti y Ordóñez.⁸³ Perea proponía que el recibo de sus barcos fuera efectuado por el castellano del Golfo (en la fortificación de San Felipe) y su guarda mayor, quienes debían realizar la visita de los navíos para tener la cuenta y razón de lo desembarcado (es decir, los registros de los fardos, sus consignatarios y avalúos) y, después, entregarlos al oficial real de Comayagua. En ese entonces el procedimiento para comenzar la visita y permitir la descarga era una facultad de los oficiales de real hacienda y de hecho no podían delegarla al guarda mayor o a otro ministro.⁸⁴ Pero tal método ocasionó, conforme a las experiencias de Miluti y Ordóñez,⁸⁵ que los enfrentamientos contra piratas —y la subsecuente pérdida de los bienes por ellos transportados— fueran ineludibles. El proceso era lento (debía esperarse la llegada del oficial) y la mayor rapidez en estas diligencias tenía por objetivo: “que se evitara el riesgo a que están expuestos los navíos” precisamente mientras esperaban a que se realizara la visita. Pero, así como ocurrió con la solicitud previa, ésta también fue denegada al capitán Juan

⁸³ AGCA, A1, años 1689-1695, L. 4591, exp.39544, f. 122v, “Copias de Reales Cédulas...”; AGCA, A1, años 1690-1700, L. 1523, exp.10078, f. 85r-85v, “Cedulario de la Real Audiencia...”.

⁸⁴ Por una cédula de 1676 firmada por la reina gobernadora, Mariana de Austria: AGCA, A1, años 1671-1676, L. 1520, exp.10075, ff.229r-229v, “Cedulario de la Real Audiencia de Guatemala, Tomo 7, Contiene por orden cronológico las Reales Cédulas expedidas desde el año de 1671 hasta el de 1676”, tal procedimiento era refrendado y reiterado a las autoridades de Guatemala.

⁸⁵ Las consideraciones de Sancho Ordóñez se encuentran en: AGCA, A1, años 1681-1689, L. 1522, exp.10077, ff.109r-109v, “Cedulario de la Real Audiencia de Guatemala, Tomo 9, Contiene por orden cronológico las Reales Cédulas expedidas desde el año de 1681 hasta el de 1689”. La respuesta a este capitán fue que los navíos de registro viajarían mejor defendidos. En la solicitud del capitán Perea se retoma lo ocurrido durante el viaje de Miluti, lo que remarcaba la necesidad de asegurar los navíos durante su desembarco.

Roque. La resolución fue que no se alterara la forma de recibir las naves, pero sí pedía que la audiencia guatemalteca fuera quien informara si sería conveniente admitir tal novedad. En suma, la propuesta era que:

[...] ante escribano, tomando por pólizas, número y memoria todos los fardos y mercaderías que entraren en las Bodegas, sin abrir el registro y dejándole éste cerrado con las mercaderías y fardos, que sin tocarlas ni abrirlos en manera alguna se pongan en guarda y custodia debajo de candados de tres llaves, que la una tenga el castellano otra la justicia y otra el escribano a fin de entregarlo como lo recibieron al oficial real luego que baje a la visita y reconocimiento del registro.⁸⁶

Esto permitiría la protección de las mercancías frente a los intentos de pillaje y también resultaría en una mayor velocidad en su recepción. Del mismo modo, era un método pensado para evitar toda posibilidad de fraude o contrabando efectuado por las propias autoridades, ya que el registro de lo embarcado en los navíos, finalmente, debía coincidir con lo depositado en los almacenes del castillo. La preocupación era que en el tiempo transcurrido entre la llegada del barco y la del oficial se pudieran efectuar más extravíos. Por ello, las negativas a las solicitudes del capitán Roque evidencian un contexto en el que, aunque la intención del rey estuviera encaminada a evitar cualquier situación perjudicial, tanto para vecinos como para los capitanes de registros o para su real haber, los intereses de unos y otros permanecían en constante tensión, no siempre enfocados en un único fin.

Como dije, aún quedaban por atender otra serie de problemas derivados de las acciones de Enríquez de la Selva, que ahora eran tanto el intento de homicidio efectuado en su hogar, como los alborotos en la provincia a causa de las reformas que quiso implementar. Todo ello demandó nuevamente la atención del monarca. Las respuestas del rey revelan los procedimientos que a su parecer fueron, otra vez, inadecuados. Por una parte, ya en marzo de 1690, el Consejo de Indias y el rey habían valorado las cartas, autos y papeles enviados por las autoridades involucradas en las “inquietudes” originadas:

[...] con ocasión de las ordenes que este ministro [Enríquez de la Selva] dio a fin de excusar fraudes en los derechos pertenecientes a mi Real Hacienda y de

⁸⁶ AGCA, A1, años 1690-1700, L. 1523, exp.10078, f. 85r-85v, “Cedulario de la Real Audiencia de Guatemala...”.

que con seguridad se satisficiesen los que se deben pagar según el precio o estimación del género y mercadería.⁸⁷

Estos documentos comunicaban al Consejo que ante tales reformas los mercaderes rápidamente interpusieron quejas y presentaron diferentes razones a la Audiencia “para que en esto no hiciese novedad” aquel ministro. Esta solicitud fue coadyuvada por la ciudad, es decir que las inconformidades fueron respaldadas por el propio cabildo. Pese a todo, Enríquez fue imprudente al no admitir tales pretensiones, por lo que:

[...] recurrieron dichas partes [mercaderes y vecinos] por vía de agravio a esa audiencia pidiendo os le hicieses contener en sus proveimientos de la aduana, lo cual le[s] denegasteis, con lo que pasaron a hacer la misma instancia a este superior gobierno donde se les admitió.⁸⁸

Entre tanto ocurre el carabinazo contra Enríquez: “resultando de la averiguación de este suceso y de haber vuelto los autos al dicho juez crecer el alboroto de los moradores de esa ciudad”. En otras palabras, el Consejo, para dar continuidad a las demandas hechas, decidió entregar las resoluciones judiciales del proceso al propio Enríquez y esto sólo agravó el descontento. Sin embargo, para el rey, el Consejo y el fiscal designado al caso, el error de fondo fue de la Audiencia, pues debió admitir el recurso de agravio presentado por vecinos y mercaderes y no permitir que el problema saliera de esta primera instancia, porque: “en los casos arduos y extraordinarios en que se puede *aventurar la quietud publica* (como el presente) o reparar iguales daños, lo debéis ejecutar”.⁸⁹ Así, los incipientes alborotos estaban cargando la balanza en favor de los afectados por las novedades implementadas. Era preferible mantener el orden social que imponer cambios que lo amenazaran, más aún cuando éstos, como vimos, no estaban del todo fundamentados. Pero no fue todo, Carlos II también reprehendió a la audiencia centroamericana por haber liberado a varios reos que eran posibles responsables

⁸⁷ AGCA, A1, años 1690-1700, L. 1523, exp.10078, ff.2r-2v, “Cedulario de la Real Audiencia de Guatemala...”; AGCA, A1, años 1689-1695, L. 4590, exp.3954(-), ff.23v-24v, “Copias de Reales Cédulas...”.

⁸⁸ AGCA, A1, años 1690-1700, L. 1523, exp.10078, ff.2r-2v, “Cedulario de la Real Audiencia de Guatemala...”; AGCA, A1, años 1689-1695, L. 4590, exp.3954(-), ff.23v-24v, “Copias de Reales Cédulas...”.

⁸⁹ AGCA, A1, años 1690-16700, L. 1523, exp.10078, ff.2r-2v, “Cedulario de la Real Audiencia de Guatemala...”; AGCA, A1, años 1689-1695, L. 4590, exp.3954(-), ff.23v-24v, “Copias de Reales Cédulas...”. Las cursivas son mías.

del carabinazo, así: “ha parecido extrañaros y reprehender os (como lo hago) severamente la gran ignorancia y omisión con que procedisteis en este caso”.⁹⁰ En ese sentido, este juzgado había fallado en la adecuada identificación de los culpables y, en última instancia, no efectuó satisfactoriamente su labor y principal encargo, a saber, la administración de justicia; un hecho que, cabe decir, también era en beneficio de los agraviados por los procedimientos del juez Enríquez. Todo lo anterior ameritó una nueva investigación centrada en el conjunto de problemas que hasta aquí he mencionado.

Ahora bien, considerando lo dicho, resta ahondar en los intentos que siguieron para reestablecer el orden en la región que ya se “alborotaba”, ello a partir de la visita que Francisco López Ursino y Orbaneja efectuó al gobierno de Barrios Leal. Dar seguimiento a las investigaciones hechas en contra del presidente, en parte motivadas por las sospechas de contrabando, permite atender hasta qué punto el paso de los *registros* por la provincia guatemalteca estaba, efectivamente, sirviendo o no a los propósitos de la Monarquía española. En otras palabras, considerando que estas navegaciones apuntaban a dar respuesta al avance militar y comercial enemigo, seguir los conflictos en torno a un personaje que debía estar a la mira de tales situaciones y que intervino activamente en ellas sirve para estimar cómo fueron resueltos los problemas que derivaron de su involucramiento. El desenlace de estos eventos muestra en qué medida continuó buscándose esclarecer la veracidad de las acusaciones sobre las actividades contrabandistas del presidente y de Miluti. Pero también revela por qué no alcanzaron a formalizarse en una sentencia, quedando solo en meras sospechas. En todo caso, importa mencionar que antes de que iniciara la visita ya había sido aceptada la renuncia del oidor Enríquez de la Selva a su puesto como juez de aduana, una resolución que fue corroborada por el Consejo de Indias (la aduana regresó a sus administradores previos).⁹¹ Este resultado indica que las acusaciones en contra del oidor y el peso de su fama prosperaron más que sus intentos por mantener un comercio libre de irregularidades y más provechoso para el monarca español. Es decir, la reacción en Guatemala a

⁹⁰ AGCA, A1, años 1690-1700, L. 1523, exp.10078, ff.1r-1v, “Cedulario de la Real Audiencia de Guatemala...”; AGCA, A1, años 1689-1695, L. 4591, exp.39544, f.6v, “Copias de Reales Cédulas...”.

⁹¹ WEBRE, “La crisis de autoridad...”, p. 19.

estos ensayos para regular las actividades mercantiles fue completamente hermética, sin embargo, fue un resultado que debió mucho a los métodos seguidos por el juez de aduana. La Corona, aunque contraria a los procedimientos de su funcionario, no dejó pasar por alto los problemas que comenzaron a visibilizarse, ni a dejar de reafirmar su oposición a los tratos comerciales subrepticios y a la defraudación de sus ingresos fiscales. Con lo dicho hasta aquí, podemos anticipar que la efectividad de los *registros*, al menos en el caso guatemalteco, no estaba reportando los resultados esperados por el superior gobierno. Lo que ahora quiero destacar es la dimensión que alcanzaron los reveses causados por la puesta en práctica de estas vías de contacto transoceánico.

➤ **Efectividad de los *registros*: contrabando en América y el difícil retorno a España**

Como dije, en 1690 la Corona española volvió a tomar cartas en el asunto. Para ello, comisionó a don Juan de Padilla Guardiola y Guzmán, caballero de Calatrava y oidor en la Audiencia de México o, por su falta, al entonces alcalde del crimen de la misma audiencia, Fernando López Ursino y Orbaneja, una investigación secreta a realizar en la Audiencia de Guatemala como su visitador. La comisión finalmente recayó en el alcalde del crimen.⁹² El escenario: un ataque pirata ocurrido a la llegada del nuevo presidente, un intento de homicidio contra una autoridad enviada por el rey y los escándalos subsecuentes, pero también hubo inundaciones desastrosas y el paso de un “globo de fuego” (un cometa) en los primeros meses de estancia de dicho presidente. Todo esto fue motivo para que el fraile Ximénez escribiera sobre el gobierno de Barrios Leal:

Con estos presagios tan fatales hubo mucho temor de que aquel gobierno sería muy fatal, como lo fue y mucho más para el presidente, que de cosas muy ligeras e indignas de contarse se fueron recreciendo grandes pleitos y disensiones, de modo que su majestad le envió un juez pesquisidor que lo depuso del puesto mientras averiguaba las causas [...].⁹³

⁹² AGCA, A1, años 1689-1695 L. 4590, exp.3954(-), f.37r, “Copias de Reales Cédulas...”; AGI, E, años 1690, 368 A, B y C, 3 legajos, “Comisiones de la Audiencia de Guatemala”, Consejo de Indias, Madrid.

⁹³ XIMÉNEZ, *Historia de la provincia de San Vicente...*, p.227.

Las tensiones que provocaban los visitadores reales al intervenir y supervisar asuntos particulares no son exclusivas de este caso.⁹⁴ Efectivamente, la presencia extraordinaria de un juez podía resultar, en muchos sentidos, indeseable para las autoridades que eran inspeccionadas e incluso para la población que resultaba afectada por las alteraciones sociales, políticas o económicas derivadas de este proceso de vigilancia y control gubernamental. El “ambiente” generado por una visita era propicio para la confrontación entre las autoridades envueltas, un escenario donde las discrepancias entre ellas quedaban manifiestas y daban origen a fuertes y duraderas oposiciones. De hecho, el dominico Francisco Ximénez (que fungió como capellán del visitador novohispano), añade que los sucesos durante la visita:

[...] fueron la raíz de las muchas disensiones que *casi aún duran en Guatemala*, pues de aquí de unas en otras se han ido encadenando las cosas, porque unos por defectos que hicieron la acusación, de quienes se procuró vengar después que fue restituido, y otros por sus amigos que los otros aborrecían no se ha vuelto a ver en paz la ciudad, originándose de unos otros pleitos de otro modo y de aquellos, otros de otra manera [...].⁹⁵

Cuando comenzó la visita, a principios de 1691 (se extendió por cuatro años, hasta finales de 1694), Barrios Leal sólo fue retirado de la ciudad de Santiago. Importa adelantar que sí fue depuesto de sus cargos como presidente de audiencia, gobernador y capitán general de la provincia, pero tal resultado no fue definitivo. Ahora bien, el visitador en cuestión tenía tres tareas a realizar. Primero, como podemos imaginar, debió corroborar si las acusaciones que involucraban a Barrios Leal y a Miluti en el comercio con el Perú estaban sustentadas. Acusaciones que, como dije, permiten sospechar que su autor fue el entonces juez de aduana.

Orbaneja debió poner especial atención en clarificar el destino final de las mercaderías, considerando que Miluti sí tenía licencia para comerciar con Guatemala, es decir que podía contratar con la cara atlántica del territorio, pero sin permiso de ir más allá, hacia el Pacífico. Es posible que esto explique por qué finalmente la investigación se centró en el presidente y no en el capitán, pues el segundo probablemente no incurrió en algún delito. Sin embargo, en caso de

⁹⁴ Para una aproximación a la figura de las visitas y los visitadores: BERTRAND, *Grandeza y miseria del oficio...*, particularmente el capítulo VII; asimismo, SILVA PRADA, “Pasquines contra visitadores reales...”, p. 376-389.

⁹⁵ XIMÉNEZ, *Historia de la provincia de San Vicente...*, p. 238-239. Las cursivas son mías, este autor escribe en el primer cuarto del siglo XVIII.

encontrar pruebas suficientes, Barrios Leal y cualquier otro serían sometidos a juicio. Ahora bien, en segundo lugar, el visitador debía clarificar lo sucedido con el oidor Enríquez de la Selva que, por haber sido diligente en su cargo, provocó que lo intentaran asesinar en la puerta de su casa. Finalmente, el alcalde del crimen también debió corroborar las denuncias en contra del propio oidor Enríquez de la Selva, pues estaba acusado de abusar de los indios de la provincia, entre otros excesos que cometió durante el ejercicio de su cargo. De esta manera comenzaba el turno de otra autoridad para actuar como representante del rey y así conocer y resolver, en la medida de lo posible, los problemas acumulados en la región centroamericana.

Como dije, el visitador debía esclarecer si Jacinto de Barrios Leal: “fue interesado en la cargazón de géneros y mercaderías que se llevaron a Honduras...en los navíos del cargo de Juan Tomás Miluti”. Asimismo, debía aclarar si las mercancías propias del presidente, ya fuera por su parte o con ayuda:

[...] desde aquellas provincias *con mano de presidente* dispuso conducir parte al Perú en diferentes navíos que salieron de ellas para aquel reino, cometiendo en uno y otro (si fuere cierto) la transgresión de las dos prohibiciones de comerciar mis ministros y el tráfico de Guatemala con el Perú.⁹⁶

Esto indica, como dije, que el problema residía no tanto en el contacto comercial *per se*, sino en el destino final de dichas mercancías, es decir, si pasaron del Atlántico al Pacífico. Una situación que era perjudicial a los intereses comerciales asentados en las rutas oficiales de los galeones, pues así se evadían los controles y gravámenes que las enmarcaban; en estricto sentido, en la región centroamericana las rutas de contacto interamericano por el Pacífico debían limitarse a aquella que comenzaba en Panamá y desde allí conectaba con el puerto peruano de El Callao y, por otra parte, el único vaivén comercial permitido *desde*

⁹⁶ La cita está en: AGCA, A1, años 1689-1695, L. 4591, Exp.39544 ff.1v-5r “Copias de Reales Cédulas...”, las cursivas son mías; asimismo, en: AGCA, A1, años 1689-1695, L. 4590, exp.3954(-), f.37r, “Copias de Reales Cédulas...” se advierte a las autoridades de Guatemala que este visitador no necesita exhibirles ninguna de sus comisiones. En las múltiples fichas correspondientes a estas cédulas (en el llamado Fichero Pardo, principal instrumento de búsqueda en el AGCA) se menciona que la comisión era para pasar a Guatemala a: “sindicar de residencia al Presidente..., acusado de haber introducido ciertos efectos fuera de registros” o bien: “pasarían... a investigar la denuncia presentada contra el Presidente...de haber introducido ciertos fardos de mercadería entre sus efectos personales, que luego exportó al Perú”, en una más el visitador pasa a investigar si: “introdujo mercaderías y luego la[s] reexportó al Perú”.

Perú a Guatemala era el de vinos, como tuve oportunidad de referir en el apartado anterior. En este sentido, una vía alternativa en dirección a Perú podría afectar negativamente los precios en las ferias de Portobelo, pues al ser más baratos los enseres ilegales (especialmente a causa de la evasión fiscal) terminarían desfalcando a su competencia. En otras palabras, se quería evitar que los bienes traídos desde Guatemala afectaran negativamente al ya maltrecho monopolio comercial que la Monarquía española y los gremios de comerciantes (particularmente el sevillano y el limeño) habían tratado de sostener desde el siglo XVI.⁹⁷

Las indagatorias de Ursino y Orbaneja sobre este aspecto fueron las primeras.⁹⁸ El visitador no se limitó a investigar a Barrios Leal, sino a todos aquellos a los que trató de vincular con los negocios fraudulentos y de contrabando. En efecto, convirtió la pesquisa por motivo de las actividades del presidente en el pretexto perfecto para una indagación más amplia. Para empezar, procedió a embargar la fragata “Nuestra Señora de la Victoria” y a decomisar todos los efectos que el dueño, Juan Dávila Mendoza, trajo consigo.⁹⁹ El visitador terminó por construir una lista de todas las causas y autos que formó contra cerca de diez personas, o más si contamos a los “corregidores de la villa y puerto de Realejo [puerto en el Pacífico] y oficiales reales de la real caja de la ciudad de León por los cargos de omisión y exceso en la salida de fragatas que visitaron”.¹⁰⁰ Todos estaban implicados en prácticas cuestionables, pero especialmente se hace mención del padre de Jacinto, el mercader Diego de Barrios Soto, junto con su yerno y prestanombres, el capitán Diego Alonso Toscano,¹⁰¹ de quien ya he referido su paso por las naves del capitán Miluti, pero que también participó en el trayecto de puerto

⁹⁷ *Vid.* sobre los movimientos ilegales en el Pacífico (las rutas alternativas) y sus efectos en el marco general del monopolio comercial hispánico: BONIALIAN, *La América española...* y, asimismo, BONIALIAN, *El Pacífico hispanoamericano...*

⁹⁸ El expediente contra Barrios Leal corresponde a: AGI, *G*, año 1691, 34, r. 1, n. 3, 809ff., “Testimonios de autos de la causa contra Jacinto de Barrios Leal, presidente de la audiencia de Guatemala, y otras personas sobre el comercio de mercaderías prohibidas de España y del reino de Guatemala a Perú”, 1 de diciembre; AGI, *G*, año 1691, 33, r. 1, n. 19, 8ff. “Carta de Fernando López Ursino y Orbaneja, juez pesquisador y presidente de la Audiencia de Guatemala al secretario del Consejo, Antonio Ortiz de Ojalora” 20 de diciembre.

⁹⁹ AGI, *G*, año 1691, 33, r. 1, n. 19, 8 f.3v, “Carta de Fernando...”.

¹⁰⁰ AGI, *G*, año 1691, 33, r. 1, n. 19, 8 f.3v, “Carta de Fernando...”.

¹⁰¹ AGI, *G*, año 1691, 34, r. 1, n. 3, f.5v-6r, “Testimonios de autos de la causa...”.

Caballos al de Santo Tomás, mismo que terminó en la (por decir lo menos, sospechosa) captura de las mercancías por parte de piratas. Aunque todo pareciera apuntar a un caso sólido contra el presidente, éste logró desvincularse de toda responsabilidad, pues argumentó que, al desembarcar en las costas centroamericanas, como mencioné párrafos arriba, había perdido precisamente los bienes que se decía traspasaron al Perú y que, por otra parte, éstos no le pertenecían, sino que abiertamente afirmó que eran de sus familiares.¹⁰²

Fueran o no de su propiedad, el presidente fue suspendido por el visitador, quien desde entonces ocupó su puesto por el resto de su estancia en la provincia. En la medida en que la evidencia no era del todo suficiente, Barrios Leal apeló fácilmente al Consejo de Indias, arguyendo que el visitador había excedido sus facultades, pues sin pruebas contundentes decidió comenzar el juicio y situarse en su cargo.¹⁰³ Nuevamente, la gestión de las autoridades que viajaron a la región centroamericana para corroborar el orden, ya comercial, ya político, que allí debía prevalecer, fue puesta a prueba. Es en estos momentos cuando el segundo aspecto que debía corroborar Ursino y Orbaneja cobra importancia, a saber, lo sucedido durante el conflicto entre Barrios Leal y Enríquez de la Selva. El carabinazo era parte de las indagatorias a realizar por parte del funcionario novohispano y los documentos al respecto permiten reconstruir cómo y por qué el visitador fue perdiendo el control de la situación.¹⁰⁴ Como quedó dicho anteriormente, lo que provocó las tensiones en la jurisdicción guatemalteca fueron las novedades introducidas por el juez de aduana en el cobro de impuestos. Cuando el visitador inició las investigaciones sobre la reacción violenta que hubo contra aquellas y, luego, contra el propio oidor Enríquez de la Selva, no pudo evitar percibir que los

¹⁰² Sobre lo cual *vid.* notas 5, 6 y 7 de este capítulo.

¹⁰³ El visitador tenía orden de: “inquirir secreta y extrajudicialmente, si son ciertas las noticias...de que [el presidente]...fue interesado en el comercio... y hallando que puede haber justificación, pasareis a formar sumario. Para efecto de hacerla, mandareis salir de la ciudad al presidente... y si hallareis méritos para suspenderle, lo ejecutéis” AGCA, A1, años 1689-1695, L.4591, exp.39544, ff.1-3 y AGI, G, año 1692, 34, r.2, n.12, p. 44 (documento sin folios), citados en: CABEZAS CARCACHE, *Gobernantes de Guatemala...*, p. 140. Efectivamente, en el último documento el presidente señala que no existían los “méritos” necesarios para ser suspendido.

¹⁰⁴ La investigación inicia en: AGI, G, año 1691, 33, r.1, n.6, 6ff. “Carta de Fernando López Ursino y Orbaneja, juez pesquisidor y presidente de la Audiencia de Guatemala”, 12 de diciembre.

ánimos de los habitantes comenzaban a levantarse, sólo que ahora él estaba en el centro de la problemática.

Sus diligencias resultaron, a un mismo tiempo, un éxito y un fracaso casi inmediato. Efectivamente, no fue difícil identificar al tirador del carabinazo como Melchor Ortiz de Sandoval, sin embargo, el sujeto ya había escapado en dirección a Nueva España y también quedó constancia de que ya se había “trocado el nombre”.¹⁰⁵ Por ello, cuando el visitador dictó la sentencia del culpable, que era la pena de muerte, se hizo en su ausencia y de manera simbólica. Asimismo, Ursino y Orbaneja logró señalar a otros dos implicados en el caso del tiro de carabina, uno era don Juan López de Azpeitia, de quien sólo se menciona ser un testigo (uno que no había hecho declaración alguna sobre lo que presencié) y el mulato libre y “criado del confesor del presidente don Jacinto de Barrios”, Manuel Agredos.¹⁰⁶ Este último intervino al prestarle un caballo al culpable del intento de homicidio, de manera que había cooperado y por ello le estaba adjudicada cierta responsabilidad. Ambos, Azpeitia y Agredos, determinó el visitador, debían ser torturados. Pero esto no fue así, ya que el visitador tuvo a bien reducir la pena a tres años de destierro, sesenta días de salario y las costas del proceso. Lejos de tratarse de un acto de misericordia, esto se debió a que el juez quiso evitar “los *inconvenientes de muchos riesgos y aventurar la quietud y tranquilidad pública* que se estaba gozando [...]”,¹⁰⁷ un castigo tan severo podría llevarlo en la misma dirección que a Enríquez de la Selva. Parece, entonces, que optó por no apresurar las cosas hasta sus últimas consecuencias.

La influencia de Azpeitia fue otro factor a considerar, prosigue el visitador en su escrito: “tiene en esta ciudad parentela muy cercana y dilatada y de todos estados”, regulares tenía tres hermanos, dos franciscanos y un jesuita. En cuanto a otros lazos, estos eran con: “las personas *de más mano y estimación* en ella [es decir en Guatemala]”.¹⁰⁸ Todo ello provocó que, aún con la reducción de la pena:

[...] algunos deudos de don Juan de Azpeitia prorrumpieron en grandes sentimientos porque no se le había absuelto y dado por libre en el todo, y por otro lado que a una persona de su calidad y emparentado con lo más ilustre de Guatemala se le hubiera impuesto la misma pena que a un mulato, no parando

¹⁰⁵ AGI, G, año 1691, 33, r. 1, n.6, f. 1r-2r, “Carta de Fernando López...”.

¹⁰⁶ AGI, G, año 1691, 33, r. 1, n.6, f.2r, “Carta de Fernando López...”.

¹⁰⁷ AGI, G, año 1691, 33, r. 1, n. 6, f.2r-2v, “Carta de Fernando López...”. Las cursivas son mías.

¹⁰⁸ AGI, G, año 1691, 33, r. 1, n. 6, f.3r-3v, “Carta de Fernando López...”. Las cursivas son mías.

en diligencias extrajudiciales para que personas eclesiásticas y confesores me vieran [al visitador], como lo hicieron.¹⁰⁹

Las precauciones del visitador fueron insuficientes, por lo que levantó otra causa contra los “vecinos republicanos de la ciudad de Guatemala por los alborotos que en ella se han padecido”.¹¹⁰ Hacia 1691, el visitador Ursino estaba reavivando la situación padecida por el juez de aduana. La situación empujó a esta autoridad a concederle a Azpeitia las “solturas y desembargo de bienes” que demandaba. En paralelo, algo similar ocurrió con Agredos, aunque por medios distintos. En vista de que la pena no podía ser idéntica para un mulato y una persona de mayor “estimación”, Manuel fue enviado a la cárcel. Pero nuevamente quedaría demostrado que las disposiciones del visitador fueron endebles, ya que este individuo también pudo darse a la fuga, dice el visitador, con ayuda de sus propios captores. Las dificultades que Ursino y Orbaneja tuvo para hacer efectivos sus mandatos se entienden:

[...] si se viene a la vista el inexcusable reparo de ser la cárcel de la ciudad dueños de ella los alcaldes ordinarios y regidores, el reo dependiente de los dependientes de don Jacinto de Barrios, hallarse refugiado en el convento de San Francisco del pueblo de Tecpanguatemala [donde entonces residía Barrios Leal] y amparado de su amo y guardián el confesor del presidente, para *confirmar el modo y forma con que se desprecian las órdenes y mandatos de un juez pesquisador enviado por Vuestra Majestad.*¹¹¹

La posibilidad de alguna repercusión contra los involucrados en el carabinazo quedó frenada, al igual que años atrás, a causa de la presión ejercida por los “generales clamores”. Para el visitador era claro que los vínculos de Azpeitia y los de Barrios Leal eran más determinantes que la carga de autoridad que, supuestamente, debía respaldar su ejercicio como juez enviado por el rey. Así, la presencia del visitador no generó mayores consecuencias. Maniatado por una red de influencias locales, el visitador no consiguió demostrar el involucramiento del presidente en ninguno de los casos (carabinazo y contrabando) ni enjuiciar debidamente a quienes estuvieron envueltos en la violencia ocurrida años atrás.

¹⁰⁹ AGI, G, año 1691, 33, r. 1, n. 6, f. 3r, “Carta de Fernando López...”.

¹¹⁰ AGI, G, año 1691, 33, r. 1, n.19, f.3v, “Carta de Fernando López...”.

¹¹¹ AGI, G, año 1691, 33, r. 1, n. 19, f.4v, “Carta de Fernando López...”. Las cursivas son mías.

Sin embargo, la implicación del presidente Barrios Leal en el contrabando puede ser rastreada de otra manera. Hacia 1690, el virrey novohispano, Gaspar de la Cerda Sandoval Silva y Mendoza, Conde de Galve (que gobernó de 1688 a 1696), había mandado a fabricar dos embarcaciones en Guatemala para que sirvieran como guardacostas en el Mar del Sur.¹¹² Esto fue motivado, nuevamente, por las amenazas navales que continuaban en la región. Según un aviso dado al virrey por el presidente de la Audiencia de Guadalajara, éste había oído decir a algunos prisioneros que un “pirata” tenía intenciones de pasar a Tierra Firme (muy específicamente a Panamá). La advertencia fue transmitida por el virrey a las autoridades de Guatemala y Panamá para que alistaran los medios defensivos necesarios. Por su parte, para socorrerlos, el virrey proponía estas naves guardacostas: “para apresar o ahuyentar cualquiera de los enemigos que a ellas aportasen [a las costas centroamericanas]”, asimismo, para ayudar a mantener poblada la región, pues: “viéndolas en aquellos parajes, los naturales de las costas se alentasen y ayudasen al resguardo de ellas [...] para que dicha costa del Sur no se despueble del todo [...] como para que las dos embarcaciones sirvan no sólo para la defensa, sino también para abreviar con ellas los avisos de enemigos o piratas”.¹¹³ La fábrica de las naves, efectivamente, estuvo encomendada al gobernador Jacinto de Barrios Leal, por lo que el virrey tuvo a bien informar a Carlos II que el proyecto, de hecho, ya estaba bastante avanzado:

Habiéndome participado don Jacinto de Barrios Leal, presidente de Guatemala, en carta de 8 de marzo de este año quedar las dos referidas embarcaciones la una para echarse al agua y la otra para hacerlo muy en breve y encaminarlas al puerto de Acapulco. Y considerando que éstas estarían mejor y más prontas para cualquier función y para su manutención de la gente en alguno de los puertos de la Nueva Galicia, escribí al presidente de Guadalajara me informase en cuál de ellos podrían estar con seguro y mayor conveniencia de la Real hacienda y de los vecinos para su defensa y de toda la costa [...].¹¹⁴

¹¹² AGI, *M*, año 1690, 59, r.3, n.22, 8f. “Cartas del virrey conde de Galve. El virrey a S.M. da cuenta de la determinación que tomó de que se fabricasen dos embarcaciones en Guatemala para guardacostas del Mar del Sur”, 8 de junio; asimismo, estas naves son aquellas referidas en: PINZÓN RÍOS, “Faenas marítimas y construcción naval...”, la autora nos remite al documento resguardado en: AGN-M, *RCO*, vol. 24, exp.114, ff.409-409v.

¹¹³ AGI, *M*, año 1690, 59, r.3, n.22, ff.2r-3r, “Cartas del virrey conde de Galve...”.

¹¹⁴ AGI, *M*, año 1690, 59, r.3, n.22, ff-2r-3r, “Cartas del virrey conde de Galve...”, allí mismo menciona que el puerto septentrional “más a propósito” era: “Matanchel, por su cercanía y vecindad a Compostela y al pueblo de Tepique y, por ser abundante su territorio o el de su comarca de bastimentos de carne, maíz, frijol y otros a precios acomodados y con mayor ahorro que en otro ningún puerto de la Galicia”.

En todo caso, se esperaba la colaboración de todos los alcaldes mayores entre la Ciudad de México y Acapulco para el adecuado suministro de las naves.¹¹⁵ De esta manera, resulta claro que el espacio que se buscaba defender con estos medios comprendía buena parte de la costa oriental del continente americano, de la Nueva Galicia a Tierra Firme.

Años más tarde quedó constancia de la actuación de este cuerpo defensivo. En 1695 el virrey novohispano despachó una galeota guardacostas desde el puerto de Acapulco para el resguardo de la nao que venía de Filipinas.¹¹⁶ Una vez más, esta acción estuvo respaldada por los avisos que el virrey recibió de las autoridades de Colima, Soconusco y Acapulco que mencionaban el avistamiento de embarcaciones en las inmediaciones de sus costas y, con ello, la necesidad de asegurar si eran aliadas o posibles piratas con ánimos de capturar la nao de Filipinas que estaba en camino, o bien, amenazar a las poblaciones de sus respectivas jurisdicciones. El objetivo de defensa territorial y resguardo de los circuitos comerciales motivó que se admitiera el apresto de la nave para un viaje de dos meses a lo largo de la costa oriental. Resulta significativo que para justificar esta operación se requiriera el testimonio de las autoridades locales, todas rindieron cuentas de lo ocurrido buscando sustentar los motivos de la salida y patrullaje efectuado.¹¹⁷ La situación obedece a que tal actividad bien podía dar lugar a contrataciones e intercambios fuera de regla. El virrey fue apremiante en fundamentar sus medidas y puntualizar que no había un motivo ulterior salvo el cuidado del territorio, que, en última instancia, era “lo más conveniente al servicio de su Majestad”. Pero, a fin de cuentas, no se encontró amenaza alguna. En la respuesta dada a la carta del virrey que avisa de lo sucedido, las autoridades peninsulares reconocen que esta situación demandaba una explicación, y que, pese

¹¹⁵ AGN-M, IC, año 1692, 15079/62 (indios, vol.32) expediente 61, “Se ordena a los alcaldes mayores que están en todos los puntos que toca el camino desde esta ciudad al puerto de Acapulco, den todas las facilidades para el avío de mulas y bastimentos a José de León, quien conduce suministros para la Goleta guardacostas del Mar del Sur”.

¹¹⁶ AGI, M, año 1695, 62, r.3, n.9, 34f., “Cartas del virrey conde de Galve. El virrey a S.M. providencias dadas para despachar la galeota guardacostas del puerto de Acapulco para el resguardo de la nao de Filipinas” 20 noviembre.

¹¹⁷ AGI, M, año 1695, 62, r.3, n.9, ff.4r-7r. y ss., “Cartas del virrey conde de Galve...”.

a no encontrar enemigo alguno, aun así: “se debe aprobar al virrey su vigilancia y las diligencias ejecutadas”.¹¹⁸ En otras palabras, el envío de esta embarcación abría la puerta, sí, a la defensa territorial, pero también a un uso indebido. Al buscar asegurar el espacio se terminaba por dar cabida a oportunidades de contacto ilícito; situación que, recordemos, guarda semejanzas con el caso de los *registros* del capitán Miluti, cuyo ánimo defensivo no obstaculizó que esas mismas navegaciones facilitaran actividades contrabandistas.

Hace falta recordar que no sólo el constructor de las naves guardacostas estaba acusado de participar en tratos ilegales, como ya hemos visto. El propio virrey, Conde de Galve, fue señalado (años más tarde) como propulsor de actividades ilícitas por el marino, comerciante y corso, Francisco de Seyxas.¹¹⁹ Sus acusaciones pueden derivar de su “resentimiento” en contra del virrey, pues Galve había obstaculizado que tomara posesión de su cargo como alcalde mayor de Tacuba, lo encarceló más de una vez y finalmente concretó que fuera desterrado del virreinato.¹²⁰ No obstante, las investigaciones de Guillermina del Valle Pavón comparten las sospechas hechas por Seijas y apuntan a corroborar que el virrey sí participó en más de una manera y ocasión en actividades comerciales ilícitas. Para nuestro caso, es importante remarcar que uno de los principales comerciantes con los que el virrey se vinculó para efectuar estas acciones fue Luis Sánchez de Tagle, miembro activo del consulado de México (fue prior de 1691-1692) cuando el virrey mandó a elaborar las embarcaciones guardacostas. Este importante comerciante de plata, productos orientales y europeos, era agente en México de la familia Barrios y fue quien adujo el vínculo que unía a ésta con el comerciante Diego Alonso de Toscano¹²¹ (recordemos que fue pasajero en los *registros*, acompañó al presidente Jacinto cuando fue confrontado por piratas y fue considerado como partícipe de tratos ilícitos en la investigación hecha por el visitador Orbaneja). Asimismo, resalta que el tráfico ilegal por el Pacífico fuera uno de los negocios más lucrativos para el

¹¹⁸ AGI, *M*, año 1695, 62, r.3, n.9, ff.6r-6v, “Cartas del virrey conde de Galve...”.

¹¹⁹ Acusación que se fundamenta en: SEYXAS Y LOVERA, *Gobierno militar y político...* Este personaje también fue un prolífico escritor y cosmógrafo que dio cuenta de las prácticas de contrabando efectuadas en las Indias en su obra *Piratas y Contrabandistas...*, ya citada.

¹²⁰ VALLE PAVÓN, “Contrabando, negocios y discordias...”, p. 119-123.

¹²¹ *Vid.* nota 136 del capítulo anterior

mercader novohispano, lo cual apunta a que los instrumentos defensivos elaborados por el virrey y el presidente centroamericano, sin duda, le reportarían beneficios, ya como salvaguardas de los circuitos que utilizaba, ya como los medios oportunos para realizar los contactos subrepticios. Como aquí quedó dicho, fue el comercio por el Pacífico lo que motivó que se investigara a Jacinto de Barrios, pero en su momento no fue posible hilar los nexos que lo aproximaban al comercio efectuado entre Filipinas y distintos puertos de la costa oriental americana.

Estos vínculos no estaban a la vista, por lo que, para finales de 1693, después de que el visitador remitiera al Consejo de Indias su investigación y le solicitase determinar las causas, a falta de mayores pruebas y en ausencia de muchos de los acusados, la Corona decidió restituir a Barrios Leal en sus puestos de capitán general, gobernador y presidente de audiencia.¹²² No olvidemos otro aspecto que pudo influir en tal decisión, y es que la familia del presidente contribuyó a las arcas del rey con cantidades nada despreciables para obtener cargos de peso en la administración de la monarquía, de hecho, en estos años se estaba acordando que su hermano Ignacio sirviera como general de la flota que zarparía a Nueva España un par de años más adelante. Muy distinta fue la resolución para el visitador, a quien la Corona impuso una multa de cuatro mil pesos por haber fallado en sus comisiones y exceder sus facultades. Asimismo, Enríquez de la Selva, después de ser enviado por el visitador a la Audiencia de Guadalajara (México) y embargarle su sueldo, no consiguió recuperar su cargo en Guatemala; pero a partir de 1695 fue oidor permanentemente en el tribunal de la Nueva Galicia.¹²³ En suma, ambos jueces fracasaron en el cumplimiento de sus labores y en sus pretensiones de contener el contrabando y apaciguar las tensiones políticas que reinaban en las provincias centroamericanas.

* * *

¹²² Restitución que se hace cuando el Consejo acababa de recibir otra carta del presidente quejándose del trato dado por el visitador, en la respuesta a la carta se menciona que Barrios Leal fue “mandado ya restituir”. Por los tiempos de traslado esto ocurrió hasta noviembre de 1693, AGI, G, año 1692, 34, r.2, n.12, “Carta de Jacinto de Barrios Leal, presidente depuesto de la Audiencia de Guatemala”, 15 de mayo.

¹²³ WEBRE, “La crisis de autoridad...”, p. 22-23; CABEZAS CARCACHE, *Gobernantes de Guatemala...*, p. 140-142.

Ahora bien, para cerrar este capítulo, queda por puntualizar lo ocurrido con Miluti después de su paso por puerto Caballos y el conflicto que sostuvo con el capitán Garayo. Efectivamente, el destino de Miluti fue el puerto de Veracruz, en la Nueva España. También, como mencioné, es probable que su objetivo fuera cobrar la ayuda de costa que le había concedido el rey por sus servicios, o bien, puede que su interés fuera encontrar mejores condiciones para vender las mercancías que traía a bordo de sus naves pertenecientes a Cristóbal García de Segovia. Legal o ilegalmente, Miluti zarpó hacia el virreinato septentrional para continuar con sus negocios y finalizar la carga de sus navíos, operaciones que no pudo concretar completamente en el espacio centroamericano. No obstante, en el trayecto hacia Veracruz Miluti cae enfermo y muere bajo condiciones inciertas, pero, aparentemente, sin cargos o demandas en su contra a causa de este viaje extraordinario.¹²⁴ En todo caso, con el capitán ausente aún quedaban cuestiones por resolver, pues, como quedó expuesto, las acusaciones de contrabando no quedaron en el olvido. Ahora la cuestión era determinar qué pasaría con sus navíos y con la empresa en su conjunto. En particular, quedaba por resolver una de las preocupaciones del capitán Miluti a lo largo de su viaje, a saber, que una vez en España debían saldarse los pagos de las deudas contraídas por él o bien efectuadas a su nombre.

Para dar cuenta de lo sucedido en el viaje de retorno aquí recupero las breves menciones que existen en el registro de ida de las naves del capitán raguseo y, por otra parte, también recupero los expedientes que surgieron a causa de las complicaciones encontradas durante el trayecto. En el primero de estos documentos aparece la visita de entrada al puerto de Bonanza, en Sanlúcar de Barrameda, del navío Nuestra señora del Rosario y las Ánimas (su maestre el capitán Juan Martínez de Berra), el único barco del capitán Miluti que regresó a Europa.¹²⁵ En esta visita

¹²⁴ MACLEOD, *Historia socioeconómica...*, p. 308; deceso que también lo apunta la Casa de la Contratación: AGI, C, años 1680-1684, 3190, n.º 4, Papeles de armada, Madrid, 1684, las fechas tempranas son el inicio del expediente, el cual se extiende a 1689; Como mencioné, este episodio se encuentra en: AGI, G, años 1688-1690, 281, “Expedientes sobre la ida a Veracruz del Gobernador D. Juan José Milut con navíos de registro para Honduras”, si bien me limito a las menciones que hace Macleod al respecto.

¹²⁵ AGI, C, año 1687, 1244, n.2, ff.153r-157r, “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...”, sección que corresponde a la visita de llegada a España.

queda referido el itinerario seguido por Martínez de Berra desde América. En los documentos se menciona el trayecto realizado desde Honduras a la Nueva España (último lugar a donde llegó Miluti), luego un viaje de regreso a Honduras, para luego desde allí partir hacia el puerto de La Habana, donde continúa el recuento del maestre. Lo primero que refiere Martínez de Berra es que el viaje desde La Habana lo realizó en conserva de la armada y flota de Tierra Firme que estuvo a cargo del general Diego Fernández de Córdoba, marqués del Bao del Maestre, en 1691. Esta situación refleja que una cláusula del asiento firmado por Miluti, a fin de cuentas, no pudo llevarse a cabo como estaba planeado. En efecto, en el onceavo inciso de su memorial Miluti remarca las capacidades bélicas de sus navíos, motivo por el cual solicitó que en su viaje de regreso, si llegare a La Habana y allí no hubiere galeones o flotas “en cuya conserva pueda venir a España”, no debía ser obligado a detenerse allí a esperarlos ni, en el caso opuesto, a dejar desplazar su carga a esos buques, pues, en palabras del capitán:

[...] como principal interesado guiaré mi salida o detención midiéndome con las fuerzas y respecto de las noticias que tuviere y en caso de encontrar en dicho puerto alguna de las armadas de galeones o flota no me obligue a que la carga o parte de registro que trajere en mis naos la registre en ellas.¹²⁶

Considerando que la potencia militar de estos navíos de registro era suficiente para efectuar el trayecto por su cuenta “en forma de capitana y almiranta”, en caso de no encontrar otras escuadras encaminadas a España, no había motivo para esperar una escolta ni razón para ser acoplado a la escuadra de navíos que se presentaren en Cuba. Asimismo, en el caso opuesto, es decir si Miluti hallare a su regreso flota o galeones detenidos en esta isla, tampoco había fundamento para dejar que su carga abandonara sus barcos. Pero, como puede anticiparse, las cosas habían cambiado mucho, pues con un solo barco a su disposición al maestre Martínez de Berra no le quedó otra alternativa que acoplarse a los galeones del marqués del Bao del Maestre.

¹²⁶ Esta cláusula se encuentra en la escritura a la que ya he hecho mención: AGI, C, año 1687, 1244, n.2, ff.3v-4r, “Escritura de obligación...”; Asimismo, por Cédulas reales expedidas a las autoridades de Guatemala, Nueva España y La Habana se avisaba de esta resolución, *vid.* AGI, G, año 1686, 398, L.16, ff.39r-39v, Reales disposiciones dirigidas a autoridades y particulares del distrito de la Audiencia de Guatemala, “Para que si don Juan Tomás Milut de vuelta de Honduras viniere a la Habana no le detengan ni le obliguen a dejar allí la carga de sus navíos ni tampoco a registrarla si se incorporare con los galeones o flota” 22 de abril.

En todo caso, luego de esta aclaración, el recuento del maestre retoma las condiciones del viaje iniciado cuatro años antes, así aparecen el nombre del gobernador, el destino y el tiempo que duró la navegación. De forma en extremo sucinta, Martínez de Berra asegura que no pudieron quedarse en el puerto de Honduras “por no haber carga para los dichos navíos”, por lo que tuvieron que pasar al puerto de Veracruz. Allí fallece Miluti y, en seguida, un resumen: “de el dicho puerto de la Veracruz volvieron los dichos navíos a el de Honduras, de donde salió [el maestre] con registro para estos reinos y llegó al de La Habana para venir en seguimiento de su viaje”.¹²⁷ En Honduras comienza a desintegrarse la flota de Miluti, el patache La santísima Trinidad y santa Bárbara se quedó allí mientras que los navíos Nuestra señora del Rosario y las Ánimas y Nuestra señora del Pópulo y santa Bárbara comenzaron su viaje a Cuba. En dicho puerto, ambos navíos prosiguieron su viaje a España por cuenta propia, sin embargo, en el segundo día de su navegación el clima empeoró, maltratando a los navíos en el proceso y causando aguas (es decir, grietas en los cascos de los barcos) que podían resultar en la pérdida total de las naves y los bienes a bordo. Continuar la navegación no era viable y la única posibilidad fue regresar a La Habana. Ahora el navío santa Bárbara era incapaz de realizar el viaje, no pudo repararse, por lo que “se echó al través”, es decir, fue varada y desmantelada. Bajo estas condiciones, aunque el maestre quiso proseguir con su derrotero, el gobernador y los oficiales reales de La Habana lo frenaron. Las capacidades militares con las que el capitán Miluti comenzó su travesía menguaron y, para desgracia de Berra, ya no eran suficientes.

El maestre debió resolver aún mayores complicaciones antes de retomar el viaje de regreso a España, pues ya no disponía del dinero necesario para emprender el último tramo de la navegación en conserva de la armada. Es en este punto que retomo algunos expedientes que evidencian los obstáculos sorteados por el maestre Juan Martínez de Berra. Ante tal imposibilidad de medios y para poder seguir adelante, Martínez de Berra escribe una solicitud a los diputados del

¹²⁷ AGI, C, año 1687, 1244, n.2, ff.153r-157r, “Escritura de obligación...”.

Consulado de comercio de Sevilla para poder endeudarse y con el dinero prestado conseguir los bastimentos necesarios.¹²⁸

En agosto de 1691, el maestre firma una escritura de riesgo marítimo por la cantidad de diez mil pesos de a ocho reales de plata: “que en España corren con nombre de ducados de a diez reales de la dicha moneda” a favor de los señores prior y cónsules; aunque con quienes se ajustó fue con los diputados que viajaban en la flota, a saber, don Rodrigo Vivero, don Pedro Vidales y don Antonio Rodríguez Cortés. No obstante, este préstamo fue utilizado para cubrir la cantidad ajustada del indulto que tocaba pagar al navío que así se agregaba a la escuadra del marqués del Bao. La razón para no querer ser escoltado por la armada era evitar contribuir a este derecho fiscal, el indulto de la avería. Por tal motivo el maestre debió cubrir una parte del total a contribuir por el Consulado correspondiente a este gravamen, que desde 1667 era de ochenta y tres mil setecientos cincuenta pesos en cada flota. Un derecho destinado al financiamiento del aparato defensivo que resguardaba las vías de contacto trasatlántico y que el navío de registro administrado por el capitán Berra se vio forzado a utilizar.¹²⁹ La suma total era amasada por los diputados al repartir el total entre los distintos interesados en el cargamento de las naves (fueran mercancías o caudales en plata). Por su parte, Martínez de Berra obligaba, por medio de esta escritura, a su persona y “al dicho navío, fletes y aprovechamientos del” a cubrir los diez mil pesos adeudados una vez arribado en el puerto de Cádiz, a donde debía regresar el navío; esto es, una hipoteca para garantizar el pago. Asimismo, el capitán Berra declaraba tener facultad de dichos señores diputados para “repartir en la carga del dicho navío [Nuestra señora del Rosario] a la prorrata los dichos diez mil pesos”.¹³⁰ Nuevamente, a manera de los diputados del comercio

¹²⁸ AGI, *Con*, años 1682-1698, 484, “Concurso de acreedores de los bienes de Juan Tomás Miluti, Pleitos, autos y expedientes”; este legajo se encuentra en un estado frágil por causa de la abominable polilla de los libros y se compone de muchos documentos sueltos (sin folios algunos de ellos), pero agrupados en secciones o piezas (paquetes de papel o atados), por tales motivos las referencias sobre esta signatura están incompletas o son parciales. Los documentos que mencionan la solicitud del maestre se encuentran en la segunda pieza de expedientes que componen el legajo.

¹²⁹ LAMIKIZ, “Fiscalidad y fraude...”, p. 235.

¹³⁰ AGI, *Con*, años 1682-1698, 484, “Concurso de acreedores...”, Esta escritura se encuentra en la tercera pieza que conforma el legajo y consta de 5 folios; sobre las escrituras de riesgo marítimo nos remitimos a: CARRASCO GONZÁLEZ, *Los instrumentos del comercio...*, pp. 81 y ss. Allí, dice la autora: “El riesgo marítimo es un contrato de préstamo, en el cual el embolso o pago de la suma prestada y el premio o interés por ella convenido están sujetos al feliz arribo a puerto de los efectos sobre los que se hizo”. En este caso esos efectos son el navío y sus

sevillano, el pago sería dividido entre los interesados en la carga de vuelta del navío de Miluti. Un aspecto de interés es que la escritura puntualiza que dos terceras partes de la contribución de este maestro se aplicarían, efectivamente, al pago de dicho indulto, pero que el tercio restante pertenecía a “los derechos del uno y medio por ciento de toneladas que están a cargo del dicho Consulado”. Asimismo, la escritura apunta la cláusula propia de este tipo de préstamos, a saber, que en caso de pérdida total del barco, Martínez de Berra quedaría eximido de hacer esta contribución.¹³¹

Ahora bien, en la visita de entrada al puerto de Bonanza (efectuado en enero de 1692) el maestro refiere esta escritura efectuada cuando arribaron las naves del cargo del marqués del Bao a la Habana y que llevó a que el navío de registro se pusiera bajo su mando. En dicha visita aparece la situación de la nao: “por razón de venir debajo de bandera se indultó la carga de la dicha nao como parece de la escritura que otorgó a favor de los diputados del comercio”.¹³² Estos preparativos no eran los únicos que quedaban por hacer, sin embargo, el maestro continúa y pasa inmediatamente a presentar los pormenores de su viaje de vuelta a España.

La navegación comenzó el trece de agosto de 1691, pero en septiembre el navío de Berra alteró su rumbo, nuevamente por una cuestión climática. Las calmas (falta de vientos que propulsen las velas) lo apartaron definitivamente de la escolta que le acompañaba, aquella por cuyos servicios había contribuido como era debido. Martínez de Berra fue a las Azores, a las islas “Cuervo y las Flores”, un punto de reencuentro acordado con el general de la expedición, pero no tuvo éxito en su búsqueda. Parece que el clima, como los piratas, también estaba cebado en esta presa y no dejó de provocarle contratiempos. Otro temporal los apartó del camino y una vez más la resistencia del navío fue puesta a prueba. Los intentos de la

aprovechamientos, fletes y cargamento. En cuanto a los intereses o premio, este ejemplo no establece su monto ni otra característica; este tema ya ha sido abordado en el capítulo 2.

¹³¹ AGI, *Con*, años 1682-1698, 484, “Concurso de acreedores...”, ff.2v-3r, la escritura lo dice así: “ambos derechos van corriendo el riesgo de los dichos diez mil pesos en la cantidad que les toca sobre el dicho navío y su carga hasta que haya llegado a salvamento a la bahía de la ciudad de Cádiz o a otro cualquiera puerto de España donde se diere por cumplido su registro porque si en el viaje lo que dios no permita dicho navío se perdiere, Yo [el maestro] he de quedar libre de esta escritura siendo total su perdida, porque si salvare la dicha carga o parte alguna de ella se ha de prorratear conforme la cantidad que se sacare y llegando a salvamento he de desembolsar enteramente los dichos diez mil pesos [...]sin excusa ni embarazo alguno.”

¹³² AGI, *C*, año 1687, 1244, n.2, ff.153r-157r, “Escritura de obligación...”.

tripulación, dice el maestro, no impidieron que el mar perforara el casco de madera y obligara al capitán a resguardarse en el puerto de “la tercera” (Terceira). Trece días requirió el maestro para reparar su nave y proseguir el viaje por su cuenta. Así como ocurría en América, estas escalas eran momentos oportunos para “extraviar” mercancías y ocultarlas de los ojos de los visitantes, maniobra que Berra bien pudo efectuar en estos momentos. Al retomar su camino, una vez más insiste Martínez de Berra, el clima impidió que el navío arribara a Cádiz. En cambio, optó por desembarcar en Bonanza, el seis de noviembre del mismo año. Finalmente, ya de regreso en España y con intención de comenzar la descarga, los visitantes del navío interrogaron a Juan Martínez de Berra sobre el cargamento del barco desmantelado en La Habana. En respuesta, el maestro declaró que el presente navío, Nuestra señora del Rosario, quedó repleto con los bienes que venían en aquel barco, pero que los fardos y cajones que no alcanzaron lugar fueron embarcados en un navío de la flota de Tierra Firme, El santo Cristo de Maracaibo. Cabe decir que la sobrecarga del navío bien pudo ser una causa factible de que la construcción del casco fuera incapaz de soportar el peso y terminara por fracturarse.

Cuando los barcos llegaron también comenzaron las diligencias apropiadas para liquidar las deudas del capitán Miluti. Considerando esta situación y que el principal deudor, el militar naturalizado, había muerto, el procedimiento seguido consistió entonces en iniciar el *concurso de acreedores* de los bienes pertenecientes al capitán, proceso cuyo objetivo era finiquitar sus débitos.¹³³ Los concursos de acreedores tenían lugar cuando la causa de la insolvencia del deudor había sido un contratiempo fortuito, particularmente en caso de naufragio o muerte del capitán o maestro. Esta situación exigía entonces la intervención de, en principio, el Consulado de Sevilla, juzgado con jurisdicción privativa en tales situaciones y, por lo tanto, el encargado de acordar (con participación del administrador y albacea de los bienes del difunto) qué proporción de ellos (después de su subasta)

¹³³ Sobre las quiebras de mercaderes, el procedimiento subsecuente y su importancia en el análisis del funcionamiento de la Carrera: BERNAL, *La financiación de la Carrera...*, p. 230-232 y 258-270; asimismo, puede verse el estudio general y aún más amplio que dedica a las quiebras entre 1598-1868: BERNAL Y GARCÍA-BAQUERO, *Tres Siglos del Comercio...*

correspondía a cada uno de los acreedores.¹³⁴ En este sentido, este escenario anticipaba la posible bancarrota del capitán naturalizado, por lo que el objetivo, antes que nada, era determinar si el saldo a favor de Miluti (determinado por las ganancias obtenidas a lo largo de su empresa por concepto de fletes, encomiendas, pasajes, ayudas de costa, presas u otros posibles ingresos, como los derivados de la venta de bienes tales como el navío o las mercancías propias) era suficiente para abarcar el monto de los créditos acumulados. No era infrecuente que el uso indiscriminado del crédito perjudicara la rentabilidad de las operaciones comerciales llevadas a cabo y condujera a más de uno al borde de la quiebra, incluso aún más que factores humanos (como la piratería) o naturales (como el clima). Un riesgo que era admisible en consideración de la alta rentabilidad que enarbolaba el contacto trasatlántico con América.

Gracias a estos documentos queda evidenciado que, en efecto, el préstamo concertado en La Habana por el maestro para pagar el indulto de la avería fue insuficiente. Esa escritura tan sólo fue una de las operaciones formalizadas por Martínez de Berra para financiar el último tramo de tan larga trayectoria. Esto quiere decir que las deudas eran aún mayores. Si bien los ingresos del rey quedaron cubiertos, restaba conseguir las provisiones que el barco necesitaba para viajar desde La Habana. Para aproximarme a las acciones efectuadas por el maestro para conseguir los recursos necesarios, me he remitido a los primeros documentos elaborados por el Consulado como parte del *concurso de acreedores*.¹³⁵ Sin embargo, estos documentos son, de hecho, un fragmento del pleito que opuso al Consulado sevillano con la Casa de la Contratación, pues, como veremos, la segunda argumentaba que el caso no correspondía a la jurisdicción de la primera, contradiciendo directamente a la corporación que supuestamente tenía facultades exclusivas para tratar estos incidentes. Aquí, al dar cuenta del proceso que provocó

¹³⁴ BERNAL, *La financiación de la Carrera...*, pp. 213-214, 231 y 258 (nota 129); BERNAL Y GARCÍA-BAQUERO, *Tres Siglos del Comercio...*, pp. 111. Salvo que hubiera una causa criminal o que una de las partes afectadas fuera la Real Hacienda.

¹³⁵ AGI, E, PCC, año 1692, 1102B, “El Consulado de Sevilla con el Tribunal de la Casa, sobre que se declarase a cuál de los dos tocaba el conocimiento del concurso de acreedores de los bienes de Juan Tomás Miluti. Determinado en 1692”.

el enfrentamiento entre ambas instituciones, también se dejan ver las prácticas que permitieron seguir adelante con el viaje.

Cuando arribó la nave administrada por el capitán Martínez de Berra a España, los acreedores de Miluti —enterados de su deceso— comenzaron a presentar ante el Consulado el cúmulo de escrituras por él firmadas para así acreditar el monto de las deudas y emprender el proceso para su cancelación, iniciando con ello la formación de los primeros expedientes del concurso. La primera petición fue hecha por tres individuos: el almirante general de la Real Armada del mar Océano, Pedro Corbet,¹³⁶ un consiliario del Consulado de Sevilla, Luis Ignacio de Conique¹³⁷ y, por último, don Diego Maestre¹³⁸. Cada uno había acordado una escritura de riesgo con Miluti en agosto de 1687 (similares a aquella firmada por el maestre en La Habana), cuya suma total ascendió a catorce mil ochocientos cuarenta y seis “escudos de a diez reales de plata cada uno en oro” (6,046 escudos y 3 reales de plata a favor de Diego Maestre, 6,400 escudos más a favor de Pedro Corbet y 2,400 correspondientes a Conique). La escritura de Corbet menciona que tanto Miluti como el capitán Masibradi y los dos maestros [Martínez de Berra y Sotelo de Figueroa] se habían obligado “juntos y de mancomún” a efectuar el pago a su regreso; en los casos de Maestre y Conique el capitán Masibradi no es mencionado. Así, *in solidum*, capitanes y maestros de navíos de registro se conformaban como deudores “líquidos y llanos” de estas cantidades, destinadas para el “el avío, apresto y despacho” de las naos con las que realizarían su viaje.¹³⁹

¹³⁶ Sobre este personaje pueden verse los comentarios de: DÍAZ BLANCO, “Sobre las armadas de indias...”, pp. 128 y 134. En el apéndice III “Ingresos en la receptoría de avería procedentes de la alta oficialidad de armadas y flotas (1670-1684)” el autor menciona el préstamo efectuado por este individuo para la obtención del generalato de una flota en 1671.

¹³⁷ VILA VILAR “Una amplia nómina...”, p. 153. En el listado aparecen otros miembros de la familia Conique igualmente vinculados con el Consulado, las entradas 339, 340 y 341 corresponden a Francisco de Conique, Luis Antonio de Conique y a Luis Ignacio de Conique, los dos últimos son referidos por la autora como consiliarios y partícipes de juntas efectuadas entre 1667 y 1673. Mientras tanto, Francisco también es mencionado como cosechero, veinticuatro, caballero de Santiago y partícipe de varias juntas durante la primera mitad del siglo XVII. Probablemente Ignacio y Antonio sean hijos de este personaje y de la “viuda de Conique” *vid.* GARCÍA FUENTES, “Cien familias sevillanas...”, pp. 1-54, específicamente pp. 39-40.

¹³⁸ Otro flamenco naturalizado en 1683, residente en Sevilla, *vid.* GARCÍA FUENTES, *El comercio español...* p. 40.

¹³⁹ AGI, E, PCC, año 1692, 1102B, “El Consulado de Sevilla con el Tribunal de la Casa...”, El legajo se compone de tres piezas, la petición de estos individuos y las escrituras que acreditaban los débitos se encuentran en los primeros quince folios de la tercera pieza; nuevamente, sobre los aspectos formales de las escrituras de riesgo nos remitimos a: CARRASCO GONZÁLEZ, *Los instrumentos del comercio...*, pp. 81 y ss.

Estos montos contenían los “premios de la demora de la paga y riesgos que ha de correr” el dador de estos créditos, es decir que incluían los intereses que resultaban de dos elementos propios de este tipo de operaciones. El primero era, precisamente como en un préstamo sencillo, el beneficio que el acreedor esperaba obtener por adelantar el dinero con un plazo para su reembolso (que, como puede verificarse, podían ser años). El segundo elemento era que los riesgos del viaje corrían por cuenta del acreedor, en otras palabras, en caso de que los bienes sobre los que estaba hecho el préstamo (los efectos que garantizaban el pago con frecuencia eran el propio navío o las mercancías y el producto de su venta), no regresaran sanos y salvos, entonces el reembolso correspondiente quedaba suspendido, así, la condición para el pago *sine qua non* era el retorno seguro de esos bienes. Esta condición favorecía al deudor al prevenir la serie de contratiempos que implicaba la aventura marítima que estaba por efectuar. Efectivamente, los riesgos comprendidos en estas escrituras eran: “de mar, viento, tierra, fuego, amigos, enemigos y otros desgraciados sucesos divinos o humanos”, mismos que, como vimos a lo largo de este apartado, se presentaban con bastante regularidad. Como el prestamista era quien corría el riesgo de perder su inversión, a tal hecho correspondía un interés extraordinario incluido en el monto total del adeudo. Sin embargo, tampoco era extraño que la proporción de los intereses fuera omitida, en la escritura sólo aparece la fórmula que los califica de: “moderados según el tiempo presente”. En todo caso, sabemos (por el ejemplo tomado de su segundo viaje a Buenos Aires) que éstos podían alcanzar incluso más del sesenta por ciento.¹⁴⁰

En este caso los otorgantes admitieron estos peligros y determinaron que el riesgo correría por mitades en ambos navíos del capitán raguseo, esto significa que si sólo sobrevivía una de las dos naos utilizadas (como de hecho pasó), entonces el acreedor aún tendría derecho sobre la mitad de su inversión, evitando así una pérdida total. En este mismo sentido, las escrituras de Maestre y Corbet eran de

¹⁴⁰ BERNAL, *La financiación de la Carrera...*, p.286, Cuadro 5.25. “Tipos de interés aplicados en las escrituras a riesgos firmadas por J.T. Miluti, 1683”, allí el autor diferencia: “los tipos de interés pagados por préstamo en dinero de contado de los aplicados por venta al fiado, y en éstos, los distintos tipos según fueran productos necesarios para el avituallamiento de la nave o para ser negociadas a su vez por los adquirentes en Indias”. De este cuadro tomé información para reconfigurarla en el Anexo 6.

“dos riesgos”, por lo que abarcaban tanto el viaje de ida como el de vuelta. En el caso de Corbet la garantía del préstamo fue sobre el navío, “sus cascós, buques, jarcias, artillería, pertrechos, frutos y efectos que de cuenta de nao en ellas se embarcaren [en] ambos viajes”, mientras que con Maestre, a la ida la garantía era el navío, pero a la vuelta ésta sería sobre una “partida de cajones de tinta añil que hasta en la dicha cantidad nos obligamos [los deudores] de embarcar”. Asimismo, ambos acreedores dejaban claro lo que pasaría si ocurriera una desgracia. En caso de pérdida parcial los efectos sobre los que recaían los riesgos debían entrar: “en rateo con los demás interesados y cada uno ha de haber y llevar para sí lo que prorrata le tocara conforme a la porción que tuviere”, por lo que en esta situación, al menos de acuerdo con la escritura de Corbet, quedarían acreedores y deudores: “ambas partes partícipes y compañeros a pérdida y ganancia según su interés”. Las condiciones de Diego Maestre serían más arduas en caso de que las pérdidas ocurrieran durante el retorno, pero sin afectar sus bienes, pues en caso de que la partida de tinta añil se salvare, entonces: “los cajones que vinieren por esta cuenta, todo ellos han de ser para el dicho acreedor, sacando sólo los gastos que en su recuperación se hubieren causado”.¹⁴¹ Este individuo recurrió desde entonces al apoyo del Consulado, pues sus apoderados, ante los que se acreditaría el embarque de la tinta añil, no serían otros que los capitanes Langarica y Berrotaran.

Ahora bien, en febrero de 1692, a los pocos meses del desembarco, estos tres sujetos (Pedro Corbet otorgó un poder a don Pedro de Grada para que sirviera como su representante en este asunto) firmaron una petición enviada al Consulado para que éste procediera contra la persona y bienes del maestre Martínez de Berra (como principal administrador de los bienes de Miluti), así como contra los otros obligados, por no haber satisfecho las demandas que les hicieron sobre el pago de la porción de sus deudas. Ante tal situación pedían el embargo del navío con todos los efectos, frutos, fletes y aprovechamientos de cuenta de nao, esto como parte de la garantía de las escrituras que arriba he reseñado. No obstante, también demandaban el embargo de seis mil seiscientas y sesenta y seis arrobas y dos tercias de

¹⁴¹ AGI, E, PCC, año 1692, 1102B, “El Consulado de Sevilla con el Tribunal de la Casa...” La escritura de Corbet se encuentra en la tercera pieza y abarca los ff. 1r a 6r; la escritura de Maestre ocupa los ff. 6v-12r.

zarzaparrilla que venían embarcadas en el navío, “otra porción de dicha zarza” y, por si no fuera suficiente, ochocientos quintales de palo de Campeche, sólo que estos últimos los “trae embarcados en el galeón de Maracaibo”, es decir, eran parte de los bienes que viajaron con la flota del marqués del Bao.

El Consulado admitió la solicitud, mandó el despacho de ejecución y quedó a la espera de que se procediera al embargo. Martínez de Berra, por su parte, recurrió nuevamente al procurador de la Casa de la Contratación, Francisco de la Cueva (quien, recordemos, había intervenido en la solicitud y entrega de la artillería de la avería que viajó a bordo de los navíos de Miluti) para que fuera su representante y lo defendiera en cualquier pleito o causa concerniente al desembarco de su navío. Las primeras diligencias de este procurador, ya en el mes de abril, consistieron en informar al Consulado, por una parte, que el panorama de las deudas del maestre era preocupante, pues afirmaba que:

[...] a pedimento de algunos oficiales y gente que sirvió en dicha urca y las demás que llevo dicho gobernador, se halla mi parte molesto con algunos autos y mandamientos despachados por diferentes jueces sobre pretensiones que dichos oficiales y gente quieren introducir contra los bienes de dicho Juan Tomás Miluti.¹⁴²

Efectivamente, la gente de mar y los oficiales a bordo también debían ser retribuidos por los servicios otorgados durante el trayecto trasatlántico. Esto revela que los beneficios del viaje estaban comprometidos y la cuestión era determinar qué porcentaje de los residuos de esta aventura pertenecían a los inversores, pero también cuál correspondía a los tripulantes y trabajadores en los navíos. Por otro lado, el procurador avisaba que el embargo solicitado ya lo había efectuado el general de la artillería y gobernador de lo político y militar de Sanlúcar, don Manuel de Casadevante. Pero al hacerlo: “embargó la dicha urca y todos sus efectos sin reservar ninguno para remedio de las extorsiones que le están haciendo a dicho capitán”, es decir a Martínez de Berra, lo cual provocó mayores presiones por parte de oficiales y tripulación. No obstante, el objetivo de la petición de Francisco de la Cueva era redirigir todas las demandas hechas ante los jueces y justicias de

¹⁴² AGI, E, PCC, año 1692, 1102B, “El Consulado de Sevilla con el Tribunal de la Casa...”, el proceso continúa en la tercera pieza, esta petición de Francisco de la Cueva se encuentra en los ff.19r-20v.

Sanlúcar hacia la institución que tenía jurisdicción privativa en estos casos, el Consulado. El procurador solicitaba una “requisitoria de inhibición” para impedir que los oficiales y gente de la nao continuaran el proceso ante una instancia que no era la adecuada.

Este hecho —el embargo— tuvo mayores consecuencias, pues ante tal determinación salieron tres individuos a reclamar al Consulado un procedimiento que consideraron injusto. Ya he mencionado a estas personas, los inconformes eran el capitán Juan Antonio Hugo, el comerciante Juan Antonio de Padilla y el escribano Miguel de Berrotaran, quienes aún se encontraban en Cádiz. En mayo de aquél año los tres otorgaron un poder a Juan Daza (el fiador del maestraje de ambos maestros, tanto de Martínez de Berra como de Sotelo de Figueroa) para que éste solicitara ante el juzgado sevillano que: “se alce y quite” el embargo hecho sobre, muy específicamente, las arrobas de zarzaparrilla que estos personajes trajeron de su cuenta. Daza sustituye el poder para hacer esta comisión en dos procuradores de la Casa de la Contratación: Vicente Ramírez Aguilar y Francisco de Porras.

Estas fueron las arrobas de la discordia, ya que finalmente fueron el medio utilizado para financiar el viaje de regreso a España. Efectivamente, el maestro Juan Martínez de Berra, para hacerse de los recursos necesarios para completar el trayecto atlántico, había solicitado rematar estas arrobas en la Habana sin importar si ya estaban comprometidas para el pago de otros débitos acumulados. En la posición de Berra, llegar a Europa y cerrar el negocio eran más importantes, pues llevarlo a cabo era parte de sus funciones como maestro y como albacea del capitán naturalizado.

El testimonio del escribano Lázaro Marques Bejarano presenta este escenario. Durante su visita al navío de Miluti encontraron las arrobas, mismas que “secuestraron y embargaron” para depositarlas en personas abonadas que las entregarían cuando el Consulado así lo ordenare. Los tres inconformes informaron que la partida de zarza así embargada fue rematada en La Habana, por lo que tenían “derecho y prelación” sobre dichos bienes, “sin que otro ningún acreedor lo pudiese mostrar mejor ni igual”. El almacenamiento de estos bienes implicaba mayores problemas, tanto por las demoras que impedían su comercialización, como

por la inevitable descomposición a la que quedaban expuestos. Así, a los dueños de la zarzaparrilla: “se les seguía grave daño y perjuicio”, problemas a los cuales éstos añadían el tener que “alegar su justicia” ante el Consulado, esto es, había mayores atrasos por resolver antes de siquiera disponer de algo que, afirmaban, era de su propiedad. La resolución consistió en determinar que las personas abonadas con quienes se acordaría el contrato de depósito de la zarza fueran, precisamente e *in solidum*, el capitán Hugo, el mercader Padilla y el escribano Berrotaran. En el depósito también se menciona que los depositarios podían incurrir en penas y apremios en caso de no llevar a cabo al pie de la letra el contrato, ya que la zarza estaba bajo su custodia, pero estaban obligados a entregar los depósitos cuando el Consulado lo solicitare, señalando como garantía para ello a sus personas y bienes.¹⁴³

El procurador de la Casa, Vicente Ramírez, en nombre del escribano, comerciante y capitán antes referidos, procedió a informar al Consulado sobre lo sucedido en La Habana. De esta manera quedan mejor evidenciadas las acciones puestas en práctica por parte del maestre Martínez de Berra. En marzo y mayo de 1691 se realizaron dos remates, uno por cinco mil seiscientos y sesenta y seis arrobas y dos tercios y otro más por las mil restantes del total que ahora estaban embargadas. En ambos casos los mayores ponedores fueron estos tres individuos, los cuales disponían de los testimonios de las posturas realizadas (sus ofertas) y que ahora presentaban como pruebas de su derecho sobre la zarzaparrilla. Estos documentos les fueron entregados por Francisco Manuel de Roa (teniente y auditor general de La Habana), don Diego de Peñalver Angulo (contador en la caja de La Habana) y don Santiago de Arrate (tesorero de la audiencia de aquella isla). Asimismo, dichas autoridades fueron quienes concedieron las licencias que Martínez de Berra solicitó para poder vender una fracción de la zarza que traía en sus navíos. El producto de la venta estaba destinado a satisfacer los, en principio, treinta y cuatro mil pesos que: “por las declaraciones de los maestros mayores de carpintería de ribera y calafatería y escrito del dicho capitán Juan Martínez de Berra,

¹⁴³ AGI, E, PCC, año 1692, 1102B, “El Consulado de Sevilla con el Tribunal de la Casa...”, los ff.23v-27r corresponden al testimonio del escribano, mientras que los ff.27r-30v corresponden al depósito efectuado ante el escribano Lázaro Marques Bejarano.

dice son necesarios para el gasto de la carena y avío de la nao almiranta”. El remate de la zarza debía ser pregonado públicamente y hecho con la condición de que las arrobas debían viajar a España en el navío del maestro. En este sentido, la licencia otorgada también detallaba el quid del conflicto posterior, pues se anticipaba que la zarza, de hecho, pertenecía a terceros, por tal situación quedaba dicho que tales personas tenían reservado el derecho (por quince días que comenzaban a contarse un día después de arribado el navío en España) para recuperarla, previa entrega de la cantidad que habían pagado por las arrobas los mejores postores del remate. Después de este plazo los postores tendrían libre disposición sobre lo así rematado.¹⁴⁴

La puja presentada por Juan de Padilla y compañía fue de seis pesos por arroba en la primera subasta; no hubo oferta mayor. En principio este remate era suficiente para obtener el dinero necesario. Sin embargo, como quedó dicho, el maestro tuvo licencia para vender mil arrobas más para preparar su navío, no sin mayores inconvenientes. Ante este permiso, los interesados en los navíos del cargo de Fernando Masibradi presentaron una petición a las autoridades de La Habana para que “denegaran la licencia que pide”. El maestro pretendía hacer uso: “de las partidas [de zarza] que vienen consignadas y con obligación hipotecadas de diferentes personas de España”, incluidas ciento noventa que quedaron libres de dichas hipotecas. Por una certificación hecha por el escribano de registros que daba razón de las partidas en cuestión, constaba que éstas:

[...] están ligadas las cuatro mil trecientas y veinte y siete arrobas de zarza como especiales hipotecas para la satisfacción de los débitos que contrajo en España en el avío y apresto de dichos navíos, y estando estas por derecho exentas de que el dueño, administrador o maestro de dichos bajeles pueda usar de ellas por ninguna vía ni pretexto en ningún caso ni acontecimiento que le suceda, *pues si estas hipotecas pudieren tener falencia no subsistirán los comercios en sus tratos ni se pudieran aprestar los bajeles con hacienda de los comercios.*¹⁴⁵

El problema radicaba en que esta práctica afectaba al crédito de los comerciantes, tanto porque los privaba de los premios de sus inversiones, como

¹⁴⁴ AGI, E, PCC, año 1692, 1102B, “El Consulado de Sevilla con el Tribunal de la Casa...”, los autos que mencionan la licencia solicitada por el maestro comienzan en el folio 34r.

¹⁴⁵ AGI, E, PCC, año 1692, 1102B, “El Consulado de Sevilla con el Tribunal de la Casa...”, esta petición ocupa los ff.39v-42r, las cursivas son mías.

porque esto pondría en duda la confianza con que se realizaban los préstamos necesarios para preparar y alistar los viajes trasatlánticos. De hecho, el propio Juan Antonio Padilla era parte de los inconformes con el segundo remate, aun considerando que fue uno de los individuos en quienes se remató la partida de zarzaparrilla disputada. El desconcierto del mercader estaba en que una de las personas que le habían comisionado sus negocios resultaría gravemente perjudicada. El interesado no era otro que Cristóbal García de Segovia. Padilla, para justificar la petición hecha ante las autoridades de La Habana, demostrar la gravedad del problema y así impedir los remates, presentó otra escritura de obligación a favor de este caballero de Calatrava, otorgada por Miluti y Berra en Sevilla. El monto del préstamo acordado ascendía a los veintiséis mil y cien “pesos escudos”, por dicha cantidad el maestro hipotecó tres mil arrobas de zarza. Sin lugar a duda, García de Segovia no corrió con la mejor de las suertes a lo largo de esta empresa. Las autoridades declararon que pese a las contradicciones presentadas sí permitirían las subastas, pues: “según las reales ordenes, es de primera consideración el apresto de cualesquiera embarcaciones, mayormente con la precisión que hoy concurren en éstas”.¹⁴⁶ Del total de arrobas, cuatro mil ahora pertenecían a Padilla, mil seiscientas y sesenta y seis y dos tercias a Berrotaran y las mil restantes tocaban al capitán Antonio Hugo. El producto de ambos remates llegó a los cuarenta mil pesos,¹⁴⁷ no obstante, en las partidas de registro de las arrobas embarcadas, el maestro también especificaba que en caso de que estos

¹⁴⁶ AGI, E, PCC, año 1692, 1102B, “El Consulado de Sevilla con el Tribunal de la Casa...”, la resolución está en los ff.42v-43v.

¹⁴⁷ AGI, E, PCC, año 1692, 1102B, “El Consulado de Sevilla con el Tribunal de la Casa...”, Las tres partidas de registro se encuentran en los ff.64v-67v, 82r-84v y 88v-91v. No obstante lo dicho, parece que el beneficio total fue mayor. En estas partidas se menciona un “convenio”: “celebrado entre el otorgante y dichos interesados que se ajustó por medio de personas inteligentes y resultar en beneficio de dichas naos, [por el cual] *se les ha de pagar doce por ciento de los dichos cuarenta mil pesos por premio del riesgo* de la dicha cantidad, llegada que sea la dicha nao a buen salvamento, y para que haya la claridad necesaria este [el riesgo] lo corren en las dichas [...] arrobas de zarza [...] las personas que irán declaradas”. Las personas que corrían los riesgos eran, en el caso de Padilla: Alfonsa María de Figueroa por 10mil pesos, Felipe Antonio de Rivas por 2mil, Francisco Mallén de Navarrete por 5mil, García González de Lucena por 3mil, el arcediano José Rabachero por 2mil y Tomás de Gatica por otros 2mil. En el caso del capitán Hugo las personas eran: Juan Daza por 2mil pesos, Bartolomé Marques Pacheco por mil quinientos, el Lic. Francisco del Bien por otros mil quinientos, Nicolás Antonio de Lorenzana por 450, José Carlos de Lara por otros 450 y Ángela Núñez por 100. Finalmente, en el caso de Miguel de Berrotaran las personas eran el capitán Hugo por 6mil y el propio escribano por los 4mil restantes. Las cursivas son mías.

individuos se quedaran con la zarza, entonces debían reintegrar a Martínez de Berra un peso por arroba por concepto de flete (menos un cinco por ciento por “razón de merma”).

Con estos antecedentes, el procurador Vicente Ramírez insistió en el derecho que favorecía a quienes compraron la zarza en La Habana, de manera que solicitó (en mayo de aquel año) que el embargo fuera suspendido para que Hugo, Berrotaran y Padilla dispusieran libremente de unos bienes que, por las necesidades que tuvo el maestro Martínez de Berra, ya no pertenecían a Juan Tomás Miluti o a su albacea. Conforme a lo ocurrido, el procurador argüía:

[...] mis partes adquirieron el dominio que les asiste en la dicha zarza sin que en ella tenga cosa alguna el dicho Juan Tomás Miluti ni los demás consortes y obligados, y así por consiguiente por no ser bienes suyos no pueden sus acreedores proceder contra la dicha zarza, y el embargo y deposito en ella hecha se debe alzar y quitar [...].¹⁴⁸

Ante esta afirmación, los otros interesados en las arrobas de zarzaparrilla, Conique, Maestre y Corbet, respondieron sin demora. Estos individuos pidieron al Consulado que el desembargo solicitado por las partes contrarias fuera denegado y reclamaron: “que del precio y valor de la dicha partida de zarza se nos paguen primero y antes que a ningún acreedor e interesado que pretenda tener derecho en la dicha zarza [...]”¹⁴⁹ el monto que les estaba adeudado. En este sentido, contra argumentaron que la adjudicación del “dominio” sobre la zarza era cuestionable, ya que ni el maestro ni las partes contrarias se molestaron en notificarles sobre lo ocurrido y sus derechos. En consideración de lo anterior, recordemos que los dueños tenían reservado el derecho (por un lapso de quince días) para recuperar la partida de zarza y que, en caso de no hacerlo, sólo entonces los ganadores del remate podrían disponer de estos bienes (sin mencionar si tenían o no la obligación de avisar a los dueños). Efectivamente, insistieron, el término del plazo acordado no pudo haber comenzado sin la notificación correspondiente. Asimismo, la falta de notificación presentaba la duda sobre la posible colusión entre las partes contrarias

¹⁴⁸ AGI, *E, PCC*, año 1692, 1102B, “El Consulado de Sevilla con el Tribunal de la Casa...”, la petición para alzar y quitar el embargo y depósito se encuentra en los ff.110v-114r.

¹⁴⁹ AGI, *E, PCC*, año 1692, 1102B, “El Consulado de Sevilla con el Tribunal de la Casa...”, la petición de estos tres individuos ocupa los ff.174v-178v.

y el maestro para vender la zarzaparrilla. Esta misma sospecha aplicaba al juez que permitió el depósito de las arrobas en una parte interesada y no en un tercero ajeno al conflicto, hecho por el cual también solicitaban al Consulado que suspendiera el depósito. En última instancia, si el maestro sabía que la partida de zarza estaba “grabada con las obligaciones de nuestros créditos”, es decir, de Maestre, Conique y Corbet, deshacerse de ella era una forma de mirar “solamente su interese proprio y no el de los acreedores”. En otras palabras, todo el proceder del maestro fue cuestionado. Martínez de Berra salvó el navío de su administración, hecho que era tan sospechoso como que no hubo reparo en la primera venta de las “tres mil y tantas arrobas primeras” pero sí, “cautelosamente”, en la segunda ocasión.

Es claro que con estos letargos y conflictos algunos de los acreedores de Miluti estaban siendo perjudicados, aún más cuando el resto de los bienes señalados para el pago de los débitos no se encontraban por ninguna parte (fue el caso de los ochocientos quintales de palo de Campeche) o ya habían sido otorgados a otras personas (fue el caso de la otra partida de zarza). El “extravío” del palo de Campeche ameritó búsquedas e interrogatorios que no tuvieron el éxito esperado. El dueño del navío El santo Cristo de Maracaibo, Bartolomé Regil, declaró que el tinte no había sido embarcado y, por otra parte, que la partida de zarza ya la había entregado a don Juan García de Segovia (por lo que cierta parte de la zarzaparrilla adeudada al caballero de Calatrava fue entregada a este familiar). No obstante, los tres acreedores de Miluti interesados en estos bienes continuaron enarbolando su preeminencia, solicitando al Consulado el embargo de la zarza que terminó en manos de García de Segovia y exigiendo que el capitán del navío referido, Miguel de Estomba, también declarara lo que sabía sobre el paradero de los quintales.¹⁵⁰

En paralelo a estos pleitos comenzaron a aparecer otros acreedores, quienes también presentaron al Consulado las escrituras de obligación que acordaron con Miluti. Francisco Garrote (otro fiador del maestraje de Martínez de Berra) presentó una escritura igual a las anteriores, salvo por la cantidad, que en este caso era de dos mil novecientos “pesos de a ocho reales de plata cada uno en oro”. Doña Rufina

¹⁵⁰ AGI, E, PCC, año 1692, 1102B, “El Consulado de Sevilla con el Tribunal de la Casa...”, las diligencias y peticiones en torno a estos bienes se encuentran en los ff.133r-140v.

de Pineda, viuda del consejero Juan Ignacio de Trujillo, le prestó a Miluti y maestros mil setecientos noventa y nueve escudos “de a diez reales de plata en oro y dos reales más de la dicha moneda”.¹⁵¹ Asimismo, Gonzalo Guillermo de Córdoba, hijo del prestamista y hombre de negocios, Diego Ignacio de Córdoba, presentó dos escrituras más acordadas por su padre y por cuya suma las deudas del capitán raguseo aumentaron en catorce mil setecientos y cuarenta y siete “pesos escudos”. El heredero de Ignacio también presentó un vale por el cual quedaba asentada una deuda de Martínez de Berra con el padre de Gonzalo por setecientos y setenta y tres pesos y seis reales, el maestro acordó la debía: “por el valor de ciento y cincuenta y cuatro arrobas y tres cuartas de zarza que a razón de cinco pesos [la] arroba he comprado de cuenta de las naos de mi cargo”.¹⁵² Con esto queda claro que el conflicto por las arrobas involucraba a más personas, los que contactaron al Consulado, inconformes, continuaron apareciendo.

Así, el ya apoderado de Pedro Corbet, don Pedro de Grada, también recibe un poder por parte de los ya mencionados Diego Maestre y Luis Ignacio de Conique, pero también se suman tres interesados más que otorgan facultades a este procurador: Salvador Alberto de Lizarralde, caballero de la orden de Alcántara, marqués de Villa Alegre y alcalde mayor de Sevilla; Gabriel de Morales, comprador de oro y plata de la misma ciudad; y don Juan Eusebio García Negrete, secretario del Santo Oficio de la Inquisición.¹⁵³ A partir de este momento, la documentación nombra a una de las partes interesadas como: “don Ignacio de Conique y consortes”.

En este contexto, el Consulado debía dirimir la forma en que se efectuarían los pagos, considerando que en las escrituras de riesgo firmadas por Miluti se especificaban preeminencias de ciertos acreedores sobre productos específicos.

¹⁵¹ AGI, *E, PCC*, año 1692, 1102B, “El Consulado de Sevilla con el Tribunal de la Casa...”, 115v-118r, en una nota al margen se menciona que esta cantidad y otros mil pesos más tocaban a Juan Eusebio García Negrete; no obstante, no se menciona el motivo por el cual el acreedor fue sustituido o la razón del aumento en el monto adeudado.

¹⁵² DIAGO HERNANDO, “Diego Ignacio de Córdoba...”, pp. 59-96; el padre de Guillermo tenía intereses vinculados con la Carrera de Indias, pues financió a personas que por medio de préstamos al rey conseguían los importantes cargos de almirante o general de las flotas y armadas que viajaban a América, *vid.* ANDÚJAR CASTILLO, “Los generales y almirantes...”, p. 276-277.

¹⁵³ AGI, *E, PCC*, año 1692, 1102B, “El Consulado de Sevilla con el Tribunal de la Casa...”, el poder otorgado a Pedro de Grada se encuentra en los ff.202r-204v.

También, como un barco no logró regresar, según lo acordado en los préstamos la mitad de los totales de aquellas escrituras se habían perdido y el resto de los efectos que funcionaban como garantía y sobrevivieron al viaje debían entrar, como cité: “en rateo con los demás interesados y cada uno ha de haber y llevar para sí lo que prorrata le tocara conforme a la porción que tuviere”. El conflicto por las arrobas de zarzaparrilla estaba en las manos del Consulado y con ello la determinación de quiénes, de entre todos los acreedores que comenzaron a aparecer, tendrían la oportunidad de cobrar las deudas contraídas por el capitán Miluti o al menos una fracción de ellas. El conflicto muestra que el capitán Juan Tomás Miluti había empeñado desde su inicio la aventura marítima, el problema era que a la hora de pagar resultó evidente que se encontraba cercano a la quiebra.¹⁵⁴ Para un cálculo —aunque incompleto— del monto de las deudas hasta aquí referidas debemos considerar los diez mil pesos para el indulto de la avería; los veintiséis mil y cien escudos de García de Segovia; los catorce mil ochocientos y cuarenta y seis escudos y tres reales demandados por Conique, Maestre y Corbet; los dos mil novecientos pesos abonados por Francisco Garrote; los mil setecientos noventa y nueve escudos facilitados por doña Rufina de Pineda; además de los catorce mil setecientos y cuarenta y siete escudos a favor de Diego Ignacio de Córdoba. Un total que no considera los adeudos con la gente de mar y sólo recupera las demandas de los acreedores que hasta entonces habían hecho algún reclamo. En este sentido, también importa dimensionar la gama de personas que confiaron en el capitán Miluti y que estuvieron dispuestas a financiar una empresa que consideraron podría serles rentable. Pese a todo esto, el conflicto entre los acreedores por los bienes del capitán y el pago de sus créditos no fue, a final de cuentas, cosa de mercaderes.

En julio de aquel año, el fiscal de la Casa de la Contratación solicitó al escribano del Consulado de Sevilla, Tomás Fernández de Rivera, que hiciera relación ante el presidente de esta institución sobre los pleitos que en ese momento estaban siendo atendidos en su oficio. De este modo comenzó la intervención de la

¹⁵⁴ BERNAL, *La financiación de la Carrera...*, pp. 231 y 245; el autor menciona el caso de este capitán como parte de su muestra sobre las quiebras en la segunda mitad del siglo XVII y, por otra parte, también lo coloca como uno de los mayores deudores desde 1681.

Casa en el conflicto por los bienes del capitán, pues el presidente, después de escuchar al escribano, proveyó un auto para que aquellos autos propios del concurso de acreedores fueran retenidos para que así el conflicto pasara a manos del tribunal de la Contratación. Enseguida el Consulado envió a su agente, Cristóbal Esquerra, ante la Casa de la Contratación para pedir que estos documentos fueran devueltos, considerando que este juzgado era el que: “debe conocer de las quiebras *de los comerciantes y cargadores a Indias*”.¹⁵⁵ Para ello el Consulado hizo hincapié en las cédulas por las que constaba que el rey Carlos V concedió jurisdicción privativa a este juzgado para atender tales causas (se refieren a las cédulas de su fundación, en 1543). Asimismo, el agente del Consulado presentó un documento firmado por las partes interesadas, tanto por “don Ignacio de Conique y consortes” como por Juan Antonio de Padilla. Allí pedían que el Consulado procediera contra los bienes del capitán para que “nos compongan y ajusten [...] sin dar lugar a dilaciones judiciales”. La solicitud, también dirigida al rey, era que el proceso fuera atendido por el Consulado, pues del procedimiento seguido, es decir, la retención de los autos: “se sigue el impedirse la jurisdicción y turbarse los privilegios y leyes con que vuestra alteza se sirvió de fundar el Consulado”.¹⁵⁶ El nieto de Carlos V entró en una encrucijada, pues estaba en sus manos corroborar o no el alcance de la jurisdicción del Consulado, uno de los mayores contribuyentes fiscales de la monarquía. Esto considerando que en estos momentos la injerencia monárquica en la Carrera adquirió renovado vigor y que esta institución era estimada por sus continuos servicios fiscales.¹⁵⁷

No obstante, el fiscal de la Casa contradujo las solicitudes del Consulado, ya que los autos, insistió, no eran sobre quiebra alguna (al menos no todavía) y, aún más importante: “Juan Tomás Miluti *no había sido mercader ni cargador a las Indias* [...] y que habiendo muerto en el viaje, tocaba a la dicha sala de justicia [de la Casa]

¹⁵⁵ AGI, E, PCC, año 1692, 1102B, “El Consulado de Sevilla con el Tribunal de la Casa...”, El conflicto entre la Casa y el Consulado ocupa la primera pieza de esta signatura, las cursivas son mías.

¹⁵⁶ AGI, E, PCC, año 1692, 1102B, “El Consulado de Sevilla con el Tribunal de la Casa...”, En la primera pieza, en el f.5r se encuentra esta solicitud.

¹⁵⁷ DÍAZ BLANCO, *Así trocaste tu gloria...*, pp. 283-291.

poner cobro en sus bienes y dar satisfacción a sus acreedores”.¹⁵⁸ De hecho, esa condición del capitán quedó subrayada en el catorceavo inciso del memorial presentado por él al momento de solicitar la licencia para su travesía. Miluti reafirmaba que tanto él como sus bajeles debían ser tratados, recibidos y favorecidos por parte de las autoridades de cualquier puerto al que llegaren (en Guatemala, Nueva España o La Habana) como: “bajeles de guerra del servicio y sueldo de su majestad”. Asimismo, en la disposición que avisaba de ello a las autoridades de Guatemala el rey refrendó lo dicho, Miluti y sus barcos eran: “cabo y bajeles de guerra de sueldo mío sin embargo de que los lleva a su costa”.¹⁵⁹ Aun así la corporación de mercaderes, a través de una solicitud firmada en agosto por Antonio de Legorburu (prior de 1693-1695) y el cónsul Luis de Torres Monsalve (de 1685-1692), continuó apuntando: “el pretexto débil de estas alegaciones”, que la Casa mandó a llamar al escribano del Consulado a que diera relación de los pleitos: “sin ningún fundamento jurídico ni legal” y que, finalmente, retuvo los autos: “sin tener para ello potestad, autoridad ni jurisdicción alguna. Que esta les falte para usar de este imperio es más que manifiesto”. Las cédulas del rey eran tajantes en cuanto a la jurisdicción del Consulado, por lo que prior y cónsules retornaron a los estatutos de su “primitiva creación” para justificar la inconformidad suscitada. Si bien advertían que las pretensiones de la Casa para introducir la novedad de: “decidir las competencias entre dicha Sala y Consulado” se remontaban a 1681, también señalaron que desde entonces seguía sin existir justificación para este proceder, pues la Casa estaba inhibida para intervenir en los pleitos entre mercaderes y tampoco estaba facultada para realizar un “acto de superioridad” (la solicitud hecha al escribano) cuando éste correspondía a un juzgado que, efectivamente, fuera superior, es decir, el Consejo de Indias.

¹⁵⁸ AGI, *E*, PCC, año 1692, 1102B, “El Consulado de Sevilla con el Tribunal de la Casa...”, Esta cita se encuentra en la respuesta del prior y cónsules a la resolución de la Casa para negar la devolución de los autos, misma que ocupa los ff.6v-9v de la primera pieza de este legajo. Las cursivas son mías.

¹⁵⁹ AGI, *G*, año 1686, 398, L.16, ff.39v-40v, Reales disposiciones dirigidas a autoridades y particulares del distrito de la Audiencia de Guatemala, “Para que al gobernador don Juan Tomás Miluti le ayuden y favorezcan en todo lo que se le ofreciere en los puertos de las Indias donde llegare en el discurso del viaje a Honduras” 22 de abril; AGI, *C*, año 1687, 1244, n.2, ff.3v-4r, “Escritura de obligación...”.

La Casa, según los mercaderes sevillanos, excedió sus facultades. El Consulado sólo buscaba que: “cesaran en adelante los muchos y graves inconvenientes, costos y dilaciones” que provocaría este proceso. La experiencia de prior y cónsules enseñaba que los juicios seguidos en la sala de justicia: “suelen durar muchos años”, mientras que aquellos despachados por el Consulado: “se determinan con gran equidad y brevedad y sin costa de las partes”. En última instancia, los retrasos perjudicarían a los acreedores en la medida en que las arrobas de zarzaparrilla sobre las que recaía el conflicto estaban sujetas a: “corrupción y a tener mucho menos valor del que al presente tiene”.¹⁶⁰ Nada de esto impidió que la Casa de la Contratación respondiera a las exigencias de los mercaderes andaluces e informara al rey sobre su posición en el pleito.

En concreto, la Casa afirmaba lo mismo que el Consulado, a saber, que el asunto le correspondía privativamente y que la intromisión de su contraparte sólo provocaría mayores dilaciones y perjuicios a los acreedores. Los argumentos esgrimidos apuntaban a señalar que la jurisdicción del Consulado estaba limitada a causas de mercaderes y así: “no siendo las causas referidas ni entre mercaderes ni sobre mercaderías”, dicha institución no tenía motivo para entrometerse. Asimismo, la Casa remarcó el aspecto antes mencionado sobre el estatuto de los deudores, es decir que tanto Miluti como el resto de obligados: “ni fueron mercaderes ni lo pudieren ser, por ser cabos de navíos de vuestra majestad tripulados de gente de guerra”.¹⁶¹ En todo caso, por tratarse de maestros, dueños y un gobernador de navíos, todos estaban sujetos a la jurisdicción del tribunal de la Casa: “cuyo fuero gozan como todos los demás de la Universidad de los Mareantes en virtud de cédulas de vuestra majestad en que se manifiesta *no ser tenidos por mercaderes ni de la Universidad de los Cargadores*”.¹⁶² En efecto, el viaje transcurrió bajo el mando

¹⁶⁰ AGI, E, PCC, año 1692, 1102B, “El Consulado de Sevilla con el Tribunal de la Casa...”, Estas citas también son parte de la respuesta del prior y cónsules a la resolución de la Casa para negar la devolución de los autos, f.8v.

¹⁶¹ AGI, E, PCC, año 1692, 1102B, “El Consulado de Sevilla con el Tribunal de la Casa...”, La posición de la Casa de la Contratación ocupa la segunda pieza del legajo que comprende 11 fojas.

¹⁶² Las cursivas son mías. Sobre la Universidad de Mareantes, fundada en 1561, *vid.* PÉREZ-MALLAÍNA, “La creación de La Universidad...”, pp. 43-62; NAVARRO GARCÍA “La casa de la Universidad de Mareantes...”, pp. 743-760; GARCÍA GARRALÓN, “La Universidad de Mareantes...”, pp. 155-166.

de un militar y sus objetivos, además de económicos, fueron primordialmente defensivos, aspecto que ahora las autoridades monárquicas buscaron resaltar.

En cuanto a que el pleito era sobre mercancías, la Casa afirmó que el conflicto no versaba sobre algo semejante, sino que sólo se trataba de: “recoger los bienes y efectos y hacer pago a algunos acreedores”. Esto era, definitivamente, una interpretación flexible sobre lo que fue el embargo de miles de arrobas de zarzaparrilla que aún no podían considerarse bienes comerciales. Mejor fundamento tenía la advertencia que hizo el tribunal respecto a que tampoco era claro si de hecho se trataba de una situación de quiebra, ya que no constaba: “que los difuntos no dejaran efectos bastantes para pagar, ni esto sea justificado, ni oído a los herederos de dichos difuntos, ni hecho las demás diligencias sobre descubrir los efectos y poner cobro en ellos”.¹⁶³ Efectivamente, otro argumento era que el procedimiento no estaba siguiendo el cauce adecuado, las partes consideradas hasta el momento tan sólo eran los comerciantes, sin importar que el pleito importara tanto a acreedores y gente de mar, como a los herederos del capitán Miluti, quienes, afirmó la Casa, no habían sido notificados de lo ocurrido.

En este sentido, otro descuido era que el proceso en principio correspondía a la Casa por tratarse de bienes de difuntos y en tales cuestiones era este tribunal el que debía actuar como depositario de las respectivas haciendas de las personas fallecidas en Indias, al menos hasta que fueran reclamadas por los herederos.¹⁶⁴ Por lo anterior existían dos razones de peso que justificaban la intervención de la Casa de la Contratación, por una parte el capitán no estaba sujeto a la jurisdicción del Consulado por tratarse de un militar que efectuó sus viajes como cabo del rey. Pero también, por otra, sus bienes estaban sujetos a la jurisdicción de la Casa: “a lo menos hasta dar la cuenta y poner cobro en los bienes para su adjudicación” por

¹⁶³ AGI, E, PCC, año 1692, 1102B, “El Consulado de Sevilla con el Tribunal de la Casa...”, segunda pieza del legajo, son 11 fojas. El caso de Miluti no es el único que está en conflicto.

¹⁶⁴ Sobre el papel de la Casa en los asuntos tocantes a bienes de difuntos, *vid.* FERNÁNDEZ-LÓPEZ, *La Casa de la Contratación...*, especialmente el capítulo 7; GARCÍA LÓPEZ, “Los autos de bienes de difuntos...”, en el parágrafo 31 la autora menciona que: “La Casa de la Contratación actúa como depositaria de tales bienes y ha de tomar y rendir cuenta de ellos, además de otras misiones de índole judicial o administrativa que en relación con ellos tiene asignadas. Entre las misiones de carácter judicial, destaca el conocimiento de los pleitos que se instasen sobre los mismos o con ocasión de ellos, y sus jueces letrados, reunidos en Sala de Justicia han de conocer cuántos litigios y cuestiones jurídicas se planteen sobre ellos.”

haber fallecido Miluti en el viaje de regreso a España. Reunidos este par de alegatos el Consejo de Indias pudo emitir una decisión en noviembre del mismo año, allí el pleito fue determinado a favor de la Casa, declarando: “no ha lugar lo pedido por el Consulado de Sevilla” al menos en cuanto a devolver los autos hasta entonces efectuados sobre la causa de los bienes del capitán Juan Tomás Miluti.

El desenlace de este litigio reitera nuevamente que el papel de la Casa de la Contratación fue medular en el concurso de acreedores. Pero en términos generales, los viajes del capitán raguseo subrayan la injerencia que alcanzó a tener este tribunal en la conformación de las vías alternativas de contacto con América que fueron los navíos de registro. Estos medios, aunque paralelos a aquellos mejor controlados por el Consulado (me refiero a Flotas y Galeones), no excluyeron la participación de los mercaderes en el comercio realizado a partir de tales instrumentos de contacto trasatlántico. Sin embargo, lo que sí queda puesto de relieve es que la puesta en práctica de diferentes medios de contacto daba lugar a una dinámica en la cual la intervención del Consulado podía ser atenuada, ello en consideración del estatuto bajo el cual quedaron comprendidos los navíos de registro. En concreto, esto señalaría que la Casa pudo haber menguado en importancia hacia finales del siglo XVII, pero también que las innovaciones introducidas en la Carrera de Indias fueron un remedio que permitió que esta institución, en principio más cercana a los intereses monárquicos, no quedara completamente al margen de los asuntos vinculados con el trato con América, su control y beneficios.¹⁶⁵

Ahora bien, el concurso de acreedores entró en un hiato hasta que la Casa notificara a los herederos de Miluti, se estableciera la cuenta de los débitos que dejó por pagar y los bienes disponibles para tal efecto. Una vez determinado este balance también quedaría determinado el monto que tocaría a cada uno de los interesados después de su prorrata. Sin embargo, la continuación del concurso por los bienes de este militar naturalizado se encuentra inaccesible a causa del estado de conservación de

¹⁶⁵ El autor más reciente que aborda la institución de la Casa es el ya citado: FERNÁNDEZ-LÓPEZ, *La Casa de la Contratación...*, pp. 48-51; asimismo pueden consultarse los textos sobre su relación con el Consulado: HEREDIA HERRERA, “Casa de la Contratación y Consulado...”, pp. 161-181 y OLIVA MELGAR, “Pacto fiscal y eclipse...”, pp.449-495; VILA VILAR Y KUETHE (eds.), *Relaciones de poder y comercio...*, pp. 3-34.

los documentos que lo componen. Por tal motivo el resultado final del concurso, el monto total acumulado de las deudas y el balance sobre el fracaso o no de la empresa seguirán siendo motivo de especulación. Lo que no es tan incierto es que las amenazas que se proyectaron sobre el conjunto de la Monarquía española buscaron atenderse con el envío de los *registros* del capitán raguseo. Sus viajes, sólo permitidos con una licencia real y marcados por un claro trasfondo militar, sirvieron para robustecer la defensa de los territorios americanos y para abastecerlos de los productos que las potencias extranjeras estaban introduciendo directa e ilegalmente en Indias (en detrimento del aparato fiscal hispánico). En suma, fueron dispositivos que apuntaron a contrarrestar los embates europeos de expansión territorial y comercial, pero también pudieron servir para contener el protagonismo que el Consulado de comerciantes sevillanos había alcanzado, esto al reforzar el carácter militar del contacto con América. De gran interés resulta que para conseguir estos resultados se acudiera a extranjeros, pero a aquellos que, como este individuo, tuvieran la disposición de auxiliar al gobierno español en el proceso y en más de una manera, ya fuera con sus servicios dentro del aparato bélico o con el capital necesario para su financiamiento.

Conclusiones

A lo largo de estos capítulos he presentado un análisis pormenorizado de una trayectoria individual. En un primer momento me dediqué a exponer un panorama desde un enfoque que resultaba más bien global, cuyo objetivo era reconstruir el contexto en el que quedó inscrita la carrera de este capitán de origen raguseo, naturalizado español, por cuyos viajes quedaron conectadas ambas orillas del Atlántico. Continuando con este proceder, la perspectiva más amplia pasó a contrastarse, en un segundo momento y a partir de un cambio de escala, con el análisis enteramente micro histórico. De esta manera, el cambio de foco permite conjugar, en estas conclusiones, una perspectiva global con una particular y, al hacerlo, abre la pauta para responder de qué manera la trayectoria aquí analizada puede tomarse como una “respuesta particular” para una “pregunta general”. Esto es, la aportación propiamente micro histórica de esta investigación.

En efecto, apunté que la trayectoria del capitán quedó inscrita en un contexto marcado, por una parte, por el continuo avance extranjero en Indias y, por otra, por un conjunto de modalidades dispuestas por la Monarquía hispánica para responder a tal escenario. En otras palabras, la pregunta general que encaminó la reflexión cuestionaba por los procedimientos dispuestos por el gobierno monárquico (especialmente durante la regencia de Mariana de Austria y el reinado de su hijo, Carlos II) para atender un largo listado de problemas, particularmente el avance territorial del enemigo y los efectos nocivos que de ellos resultaban, como, en el peor de los casos, la pérdida de tal territorio, pero también eran preocupantes el contrabando (introducción de mercancías prohibidas), los fraudes (particularmente la evasión fiscal), la salida de la plata (descaminos y ocultaciones) o que estos enemigos concertaran alianzas con los Indios. En tal sentido, una respuesta particular correspondería a la implementación de navegaciones sueltas, las cuales fueron el medio que se puso en marcha para contrarrestar estas prácticas, ya fuera proveyendo los insumos necesarios para la guerra o encausando parte de los negocios (que así tendrían la oportunidad de inscribirse en esquemas legales de intercambio comercial). Este sistema fue

aprovechado por capitanes y mercaderes como Miluti, que fue, sin duda, un activo militar-empresario de la segunda mitad del siglo, dispuesto, además, a tomar la atractiva oportunidad facilitada por el rey y la Casa de la Contratación de atravesar el Atlántico. Con lo cual se le puede caracterizar como un verdadero asentista del último Austria.

No obstante, los *registros* no fueron las únicas estrategias dispuestas, la Carrera de Indias no fue el único escenario con dificultades. Asimismo, Miluti no fue el único capitán que formalizó una licencia de navegación. Lo cual reitera que este caso se trate de una respuesta que sólo puede parecer aún más particular y específica, por decir lo menos, dentro del cúmulo de *remedios* desplegados para atender las problemáticas que afrontó la Monarquía católica en la segunda mitad del siglo XVII. Una gota en el océano. Por lo tanto, un primer problema que arrastra toda aproximación micro histórica es, como mencioné en el primer capítulo, aquel sobre la representatividad del caso, es decir, ¿qué tanto puede decirnos este episodio sobre la configuración y reconfiguración del comercio trasatlántico durante el siglo XVII? Con esto en mente, y ampliando el foco de observación, los viajes de Juan Tomás Miluti, aunque no alcanzan una escala verdaderamente *global* (pero sí transimperial y, definitivamente, transoceánica), sí permiten observar las diversas dimensiones que incidieron en la configuración de los lazos formalizados entre Europa y América a través del sistema de *registros* en las últimas décadas del XVII.

En todo caso, si bien el análisis de la trayectoria del capitán Miluti está centrado en su participación dentro del sistema de *registros*, esto no impidió ver cómo otras estrategias aplicadas por el gobierno monárquico para acrecentar los recursos a su disposición, terminaron por transparentarse en el proceso seguido por el raguseo para gestionar las licencias que concertó. De esta manera, la trayectoria del capitán evidencia las interacciones que fueron necesarias y que estuvieron orientadas a subsanar la continua falta de recursos necesarios para sostener el entramado político, económico y social que era el imperio español.

Ahora bien, uno de los objetivos de estas navegaciones sueltas, como mencioné, era hacer frente a los peligros provocados por la presencia enemiga (ya fuera en territorios capturados o aún disputados), la cual suponía un riesgo latente, pues se anticipaba un ataque o invasión como un escenario inminente. Las navegaciones también podían quedar comprometidas y, con ellas, el comercio marítimo así efectuado. De manera que los *registros* debieron actuar como medios defensivos capaces de rebatir las posibles hostilidades y facilitar los insumos para ello. Por lo mismo, la reconstrucción de las empresas comerciales y militares de este soldado, marinero, capitán y gobernador de navíos, revela que el sistema de *registros* no se implementó, o al menos no exclusivamente, para establecer nuevas rutas comerciales ni con el único fin de obtener un beneficio económico. En todo caso, una de sus principales características consistió en su papel militar, proveyendo armas, municiones, pólvora, artillería, soldados, oficiales e información, cuyo objetivo era reforzar y mejorar las defensas de los espacios a donde estaban dirigidos estos socorros. De manera que estas embarcaciones sueltas respondieron a un contexto geopolítico y estratégico específico, siendo los medios por los cuales la Monarquía española intentó incidir sobre él, particularmente en sus provincias consideradas como fronterizas. Las repercusiones de los conflictos entre las naciones europeas resultaban cada vez más patentes en los espacios ultramarinos (esto es, sin limitarse a América), un avance que probaba que los límites de la expansión territorial europea, iniciada siglos antes, seguían sin alcanzarse y, también, que la ocupación del territorio no dejó de suponer una complicación, pues siempre estuvo sujeta a posibles y continuas reconfiguraciones.

Por lo tanto, estas formas de contacto alteraron cómo ocurrían las interacciones entre las partes de la monarquía. A través de ellas se intentó limitar o controlar los vínculos que estas provincias comenzaron a sostener con espacios y sociedades no-hispánicas, un hecho que recalca la porosidad de las fronteras monárquicas y que, al menos desde la perspectiva del gobierno peninsular, era un escenario que ameritó la intervención del Consejo de Indias y la Casa de la Contratación para corregirlo. En este sentido, los efectos que tuvieron los nuevos

lazos no sólo afectaron a las localidades vinculadas a través de los *registros*, sino que las nuevas vías de contacto estaban modificando los lazos e interacciones existentes entre las propias provincias americanas. Las necesidades militares, particularmente la defensa de estas nuevas rutas de contacto y de los territorios y puertos que vincularon, fueron financiadas con recursos locales y, al menos en parte, con aquellos provenientes de los virreinos americanos. Asimismo, la provisión de insumos bélicos y autoridades capacitadas para la guerra, encaminadas por estos circuitos, no se contuvo a los puertos a los que estaban destinados los *registros*, como vimos en los casos de Buenos Aires (desde donde se suministraron armas y autoridades para la defensa de Chile, Tucumán y Paraguay) y Guatemala (desde donde se suministraron armas y autoridades para Honduras, Nicaragua, Salvador e, incluso, a la Nueva España).

En este marco, el avance militar y el resguardo del territorio se realizaron considerando la presencia de otras poblaciones no-hispánicas, es decir, las poblaciones locales (los “indios”, concepto que reunía a una gran cantidad de comunidades distintas). Como señalé, la posibilidad de que estas sociedades fueran incorporadas al aglomerado monárquico o que concertaran alianzas con grupos enemigos, indica nuevamente las grietas de un espacio cuya permeabilidad no era del todo deseada. Así, la iniciativa de los navíos sueltos también contribuyó a proveer medios para remendar tales fisuras, ya fuera con los insumos bélicos necesarios para una incorporación violenta, pero también a partir de las constantes misiones evangélicas y el flujo de frailes que arribaron con los *registros* pensados para conseguir el mismo efecto, pero, en la medida de lo posible, de manera pacífica.

Continuando con la dimensión militar, las navegaciones de Miluti permiten reconsiderar la aparente falta de diligencias, desde el gobierno peninsular, para atender la defensa de los espacios de frontera, especialmente en el Caribe. Lo anterior es claro porque, como ha quedado

de manifiesto gracias a estos viajes, la defensa no fue una labor delegada meramente a iniciativas y capacidades virreinales (ya fuera con el envío de situados o con la conformación y sustento de la Armada de Barlovento). Por lo tanto, la investigación redundaba en subrayar la capacidad hispánica de reaccionar, desde diversos puntos, ante los avances europeos en Indias. En todo caso, el despliegue de los navíos sueltos revela que tanto la defensa como el contacto periódico con los territorios ultramarinos, lejanos de los denominados “puertos únicos”, estaba adquiriendo mayor centralidad, lo cual pone en duda su aparente condición de marginalidad o periférica.

En ese sentido, la centralidad de los *registros* en el plano político y militar prevalece en las experiencias del siglo XVII, una dimensión que complementa su función como medios de intercambio comercial. Será en el XVIII cuando la faceta comercial de estos asientos comience a reforzarse con mayor claridad, hasta el punto de convertirse en los principales medios de contacto con Indias. Lo anterior recalca que el papel de los *registros* incidió en distintos momentos, de distintas maneras, y en distintos planos de la Monarquía hispánica a lo largo de sus dominios. Efectivamente, su trascendencia político-militar fue reconocida para el caso de Buenos Aires (por Zacarías Moutoukias), allí los navíos de registro formaron parte íntegra de la construcción del aparato burocrático-militar local. A partir del análisis hecho por dicho historiador y en función de la presente investigación, tal situación puede extenderse a Guatemala y también permite presentar un par de indicios, a saber y, en primer lugar, la validez de estas conclusiones para el resto de los espacios vinculados por medio de los *registros* durante la segunda mitad del siglo XVII.

No obstante, antes de referir el segundo indicio, esta situación amerita ser complementada. Un motivo que hacía atractivas para capitanes y acreedores las licencias de navegación a Buenos Aires, era que tal contacto permitía el acceso a los recursos del virreinato septentrional, particularmente a los flujos de la plata potosina. Lo cual apunta que la subsistencia del circuito legal rioplatense dependía, a su vez, de los vínculos comerciales dentro del denominado *espacio peruano*, cuyo desarrollo permitió que grupos de personas acumularan y

expidieran fuera del continente parte de la producción minera a través del puerto de Buenos Aires; y en más de una ocasión de manera ilícita (ya fuera con plata sin quintar o superando los límites impuestos al monto de las exportaciones). En otras palabras, y esto mismo es señalado por Moutoukias, la función político-militar de los asientos firmados por los capitanes de los registros no podría subsistir ni comprenderse sin su contraparte económica.

* * *

Efectivamente, aunque los aspectos económicos no fueron los únicos que motivaron la disposición de este sistema de contacto, no por ello dejaron de ser de suma importancia. Los navíos sueltos, además de alimentar el aparato bélico de la Monarquía española, también eran los medios legales que ésta, como dije, había habilitado para entablar intercambios con los puertos ajenos al sistema de flotas y galeones; siendo Buenos Aires y Guatemala los casos aquí analizados. Considerando que los *registros* fueron establecidos con el propósito de suministrar a dichos territorios americanos con los medios defensivos necesarios para disuadir la presencia de ingleses, franceses, portugueses u holandeses, también debe subrayarse que tal presencia suponía otra afrenta, pero en la dimensión económica, pues así se habilitaban una serie de oportunidades de intercambio contrarias al orden que, según dictaban las regulaciones de la Monarquía española, debía prevalecer en la Carrera de Indias. Sin embargo, estas provincias no contuvieron sus interacciones a aquellas permitidas por las ordenanzas y leyes que las circunscribían. Como las disposiciones no fueron acatadas a cabalidad, los vínculos, ya activos, tanto con grupos no-hispánicos como entre las mismas provincias, dan cuenta de una dinámica donde la proliferación de intercambios (legales o no) prevalecía muy por encima de las limitaciones propias de un régimen de monopolio que, idealmente, estaba ceñido a los ritmos de flotas y galeones y que no debía dar cabida a la participación extranjera.

Lo anterior confirma que los espacios de frontera estaban ampliamente enlazados con múltiples agentes a lo largo de una geografía global, por lo que su papel era valorado, precisamente, en función de una condición no-aislada (no eran marginales, o bien, periféricos). Esto permite puntualizar, asimismo, que no todo traspaso de los límites era perjudicial para la Monarquía, pues la misma porosidad del territorio permitió que agentes (como el capitán Miluti) accedieran a información que de otra manera habría sido difícil de conseguir y que resultaba vital para adecuar la defensa de los dominios hispánicos a las circunstancias y anticiparse al movimiento enemigo. Asimismo, también hemos podido ver que, aunque la presencia extranjera se consideraba perjudicial, esto no significó que todas las interacciones con los enemigos del rey español fueran hostiles ni que, por lo tanto, implicaran rivalidades irremediables. Recordemos, en todo caso, que la configuración de los contactos transoceánicos efectuados desde España debió mucho a la participación extranjera, ya sea a partir de la provisión de mercancías, crédito y bienes materiales necesarios para la navegación o, también, del personal capacitado para el manejo y operatividad de los medios de transporte que, asimismo y en muchos casos (no sólo en el aquí estudiado), eran de origen foráneo. En suma, el papel de los extranjeros no entró en duda en la medida en que era consustancial a los intercambios, sin su participación éstos eran insostenibles.

Ahora bien, este escenario apunta a una particularidad de dichos contactos atlánticos, a saber, que una de sus características (como dejó traslucir la trayectoria y actividades del capitán Miluti) fue la reiterada práctica del contrabando que, además, era apenas una dentro de un conjunto de irregularidades que permearon en dichas interacciones (desde la provisión de jarra de mala calidad hasta la omisión de ordenanzas por las propias autoridades, o desde la participación de personas no naturalizadas hasta los contactos con espacios prohibidos). Recordemos, además, que los navíos sueltos tenían permitido transportar un cargamento de bienes cuyas dimensiones alarmaron al Consulado andaluz y limeño, pues este sistema tampoco dejó de estar atravesado por sendas anomalías que fueron debidamente identificadas e, incluso,

castigadas. Es en tal contexto que los viajes del raguseo adquieren otro sentido, ya que los *registros* también intercedieron en la dimensión económica de las conexiones atlánticas y no siempre con el acuerdo de todos los miembros que conformaron el entramado monárquico. El itinerario de este capitán muestra que los *registros* estaban pensados para circunscribir los circuitos comerciales aprovechados por holandeses, ingleses, franceses o portugueses bajo un esquema debidamente admitido por el rey español, además de controlado y fiscalizado por la Casa de la Contratación. En otras palabras, para satisfacer el comercio requerido por las provincias apartadas de los “puertos únicos”, era mejor que éste fuera canalizado a través de instituciones capaces de generar beneficios para la Monarquía y así evitar, como vimos, que cualquier otro se “arrojase” a estos espacios para introducir sus “contrataciones”. Los *registros*, para contrarrestar los efectos del comercio intérlope efectuado por extranjeros, canalizaron parte de los flujos comerciales a través de nuevas rutas transoceánicas que, con dificultades, buscaban desmarcarse de los ritmos seguidos por flotas y galeones. Esto indica que el régimen de monopolio fue alterado desde los marcos institucionales de la Monarquía española, y que esto devino en una reconfiguración del lazo sostenido con Indias que así comenzó a fragmentarse, siendo el ajustamiento de asientos con la iniciativa privada la expresión más acabada de tal renovación.

Ahora bien, recurrir a las navegaciones sueltas refleja que la organización de los contactos trasatlánticos se efectuó en consideración del provecho que las iniciativas extranjeras obtenían de ellos y que esto último ocurrió a partir del despliegue, por parte de varias potencias europeas, de formas de organización concretas, a saber, las compañías comerciales. En consecuencia, la Monarquía advirtió la necesidad de aprovechar otras formas de organización, semejantes a tales asociaciones, pero que fueran capaces de impedir que los beneficios de los contactos se reservaran a iniciativas extranjeras. El análisis de las empresas del capitán Miluti que, en algunos casos, se conformaron como verdaderas compañías de

navegación, ayudó a valorar hasta qué punto existieron semejanzas y diferencias respecto a dichas compañías. Finalmente, importa advertir que los *registros* fueron los instrumentos hispánicos dirigidos a financiar y constituir sociedades cuyo objeto era el beneficio mercantil, esto es, organizaciones propiamente capitalistas que, aunque siguieron parámetros y modelos particulares, lo que pretendían era competir con sus contrapartes europeas. La trayectoria de Miluti se consolida entonces como un lente que permite observar el camino (o bien, la vereda) tomado por la Monarquía para reaccionar a un escenario de creciente participación europea en el contacto transatlántico. Así, si las conexiones existían con estas provincias, con los *registros* lo que se buscaba era orientarlas hacia una disposición particular, una que tomara en cuenta las necesidades y objetivos de la Monarquía.

Como señalé, tales empresas comerciales (legales o no) no serían viables sin los beneficios que anticipaban obtener. El provecho económico que generaban se tradujo, siguiendo el ejemplo del capitán raguseo durante su segundo viaje a Buenos Aires, en los dos millones de pesos de plata en retornos (aproximadamente), así como los miles de cueros y lana que viajaron (al menos oficialmente) de regreso a España en las bodegas de sus navíos. Es este balance el que ayuda a dimensionar la magnitud que podían alcanzar las ganancias de estas empresas. No obstante, esto conlleva a preguntar si las estimaciones sobre su rentabilidad, nuevamente centradas en un viaje en particular, pueden aplicarse para el resto de las experiencias comerciales efectuadas a través de los *registros*. Lo anterior podría indicar una semejanza o una discrepancia fundamental respecto a las conclusiones centradas en un caso específico, aquel del puerto bonaerense. El problema radica en si es comparable la capacidad de Buenos Aires para “morder” los flujos de la plata potosina con aquella del resto de territorios articulados a través de los *registros*. En otras palabras, si las condiciones necesarias para la existencia de un circuito como el de Buenos Aires se fundamentan en cierta “excepcionalidad” del puerto por haber funcionado como puerta de salida alternativa para la plata, entonces estas mismas condiciones tendrían que repetirse en esos territorios. De lo contrario, la pregunta obligada

sería por qué se concertaban licencias para otros espacios; además de, claro está, las urgencias militares.

Una de las características de todas estas regiones era que estaban inscritas dentro del esquema de traspasos fiscales, los situados, a través de los cuales las provincias con necesidades defensivas se hacían de cantidades importantes de metálico, pero que con regularidad eran flujos que precisamente habilitaban el comercio transatlántico, incluido el ilegal. Sin embargo, esto indicaría que la excepcionalidad del puerto y su presidio no era tal. Si, por otra parte, se reconoce que dichos traspasos no eran el único ingreso que alimentaba las exportaciones de metálico en el Río de la Plata, entonces puede plantearse (el segundo indicio que anticipé) que en Guatemala y en otros territorios lo que existió fueron las condiciones que permitieron acceder a y concentrar recursos que hicieran igual de atractiva y rentable una licencia de navegación. Así, las distintas regiones podían no estar configuradas *totalmente* en torno al comercio del metal blanco, pero sí en función de otros de valor que resultara igual de llamativo, como por ejemplo los tintes (palo de Campeche, cochinilla y añil) o la zarzaparrilla, como vimos que ocurrió en el caso guatemalteco. En otras palabras, la amplitud de espacios atravesados por un mismo sistema de contacto señala que, con la puesta en marcha de éste, las oportunidades comerciales que resultaban atractivas incluían aquellas originadas en la minería de plata y los productos agropecuarios, entre los cuales, los tintes servirían para retroalimentar la cadena productiva de textiles, esos ruanes, bretañas, holanes y holandillas que viajaron en los adentros de los *registros* del arragocés.

Estos serían los beneficios económicos conseguidos por el asentista y sus acreedores, aunque sólo en caso de que el viaje se completara con éxito. Sin embargo, importa señalar que, a lo largo de la gestión y desarrollo de estos viajes, estos capitanes, asentistas del rey e intermediarios del comercio, también debieron de satisfacer los gravámenes que recayeron sobre los intercambios efectuados y, particularmente, atenerse a las

fórmulas parafiscales (o bien, a la fiscalidad extraordinaria o ingresos no-fiscales) que eran parte constitutiva de estas formas de contacto, donde los servicios, represalias, indultos y empréstitos eran moneda corriente. Efectivamente, la posibilidad de fiscalizar estos circuitos comerciales fue otro motivo de peso para que fueran admitidos. Considerando que estos capitanes presentaron memoriales a la manera de arbitristas, sus propuestas pasaron a conformarse en contratos en la medida en que los beneficios para las instancias monárquicas estaban debidamente especificados, contados en pesos de plata. Al recuperar la trayectoria del capitán Miluti quedaron manifiestas las distintas formas en que auxilió al rey a partir de estas fórmulas. Miluti contribuyó con donativos, préstamos, indultos y servicios, por lo que el raguseo se desarrolló en un marco donde tales prácticas estaban conformándose como una alternativa viable para mantener ingresos fiscales suficientes para saciar las necesidades de una monarquía de alcances globales. Asimismo, a lo largo de esta exposición también se ha visto que el raguseo no fue el único partícipe en estas modalidades, y no sólo porque existieran otros capitanes similares, sino porque, como referí, la venalidad en los distintos niveles de gobierno, incluidos los cargos militares, fue una práctica que estaba extendiéndose en la Monarquía española, misma que llegó a traslucirse ampliamente durante la preparación de los viajes de este personaje.

* * *

Estas fórmulas extraordinarias estaban adquiriendo mayor importancia. En un contexto donde la presión fiscal sobre la Carrera y las remesas americanas dirigidas a las arcas del rey estaban a la baja, las urgencias de la Monarquía no disminuyeron. De manera que estos ingresos fueron vías de financiamiento dedicadas a satisfacer tales necesidades. En este sentido, estas contribuciones tenían la ventaja de pasar directamente a la Real Hacienda, esto es, no estaban sujetas, como el almojarifazgo de Indias, a las obligaciones adquiridas e incumplidas (por ingresos insuficientes) con los tenedores de juros, es decir, los propietarios de certificados de deuda pública. La disponibilidad facilitada por nuevas medidas impositivas permitió dar continuidad al papel de América dentro

del esquema fiscal de la Monarquía, pues por la “vía de Indias” (es decir, estas fórmulas extraordinarias), los recursos así obtenidos se tradujeron en el margen de acción que permitió al rey costear los gastos provocados por la guerra europea y el culto divino; recordemos que el monto de la licencia del primer viaje de Miluti se aplicó “para la conclusión” de un objeto litúrgico, la custodia de águila bicéfala destinada a la capilla real (es probable que se trate de aquella embargada a don Sebastián Hurtado de Corcuera).¹

En ese sentido, tales contribuciones reflejan la centralidad de una institución, la Casa de la Contratación, como la encargada de intermediar con los particulares que se encontraban en vías de negociar una licencia o un indulto. Al reconstruir el proceso de preparación de los buques de Miluti, la participación de esta institución demostró ser fundamental al mediar entre las instancias involucradas (como el Consejo de Indias, el Consulado sevillano, autoridades en Cádiz y Sevilla, y los capitanes con sus apoderados), pero también al reunir los bienes requeridos para la navegación y, finalmente, para implementar los controles y fiscalidad que regulaban a este sistema de contacto. Este escenario matiza una concepción que coloca a la Casa como una institución completamente rebasada por el Consulado de Sevilla. Nuevamente, la implementación de los *registros* fue el instrumento que permitió conformar instancias desde las cuales contrapesar el poder adquirido por el cuerpo del comercio andaluz. Considerando que el Consulado era uno de los principales garantes financieros del rey y que, por ello, había acumulado importantes privilegios y mercedes, el hecho era que la Casa continuó funcionando como una alternativa capaz de obtener ingresos fiscales paralelos. Esto contribuyó a que la solvencia e ingresos de la Monarquía dependieran de otros interesados en la Carrera de Indias y no sólo de las contribuciones hechas por los comerciantes reunidos en torno a la corporación de mercaderes.

En otras palabras, a través de la intermediación de la Casa de la Contratación comenzaron a ampliarse las formas de acceder y participar en

¹ SIGAUT, “Las custodias del águila bicéfala...”, pp. 70-92.

la Carrera de Indias. Esto fue gracias a los asientos ajustados con agentes privados, por cuya ejecución aumentaron las modalidades de contacto que representaban rentas directas para las arcas del rey. Esto último provocó, asimismo, que el monarca correspondiera los servicios proveídos por medio de estos conductos con privilegios que recayeron sobre los capitanes de *registros*. Así, lo anterior repercutió en los asientos, es decir, en los contratos que dictaban las condiciones y derechos aplicables en estas circunstancias, pues en ellos comenzaron a redimirse los beneficios concedidos anteriormente. Los contratos firmados por un grupo de individuos, entre los cuales se encuentra nuestro personaje, comenzaron a concentrar importantes prerrogativas que definieron la configuración que tendrían experiencias posteriores. Esto quiere decir que, como los *registros* eran modalidades pensadas para proveer servicios importantes al rey, con los años era de esperarse que el monarca decidiera optar por beneficiar y favorecer las condiciones necesarias para el mejor funcionamiento de estos nuevos circuitos atlánticos. No obstante, dicho funcionamiento estaría adecuado a los intereses de estos asentistas, lo que redundaba en su beneficio particular y no necesariamente en el de la Monarquía en su conjunto. Así, cabe recuperar que el Consulado hizo patentes sus preocupaciones, originadas en el perjuicio que ocasionaría la alteración de los ritmos del comercio. La profusión de asentistas que aprovecharon la multiplicación (o fragmentación) de las rutas atlánticas, como dejó ver la trayectoria de Miluti, no sólo provocó disyuntivas con el Consulado, sino que los propios capitanes beneficiados con estas licencias se enfrascaron en algunas cuantas querellas que derivaron en conflictos de interés y competencias internas. Por si fuera poco, los asentistas también debieron lidiar con los problemas que podrían surgir de la vinculación con los gobiernos locales, pues hubo autoridades (no todas, claro está) que obstaculizaron el desarrollo de sus empresas, algunas de ellas ilegales. En definitiva, lo que prevalece es una multitud de agentes, partícipes que, al interactuar entre sí, no siempre lo consiguen hacer de manera armoniosa; los obstáculos existieron, sí, pero siempre importa remarcar que los viajes continuaron.

Lo dicho redundaba en recuperar la postura del Consulado sobre la salida de los *registros*, centrada en mantener los intercambios transatlánticos bajo un mismo compás. Así, los navíos sueltos suponían una posible discrepancia, una arritmia latente —valga la expresión— anunciada por la fragmentación de las rutas, algo que, como también anticipaba esta institución, resultaría perjudicial para el desenvolvimiento del comercio transoceánico como hasta entonces se había practicado. No obstante, los primeros pasos estaban hechos, la dinámica vigente debía reconfigurarse y la opción fue permitir la participación de mayores iniciativas privadas. El rey encontró el *auxilium* necesario en la Casa, que funcionó al mediar las contribuciones de este nuevo conjunto de individuos, los capitanes de los *registros*, quienes a su vez estaban financiados por una plétora de agentes, algunos españoles y otros más de origen extranjero.

Otro hecho que importa señalar sobre la relación entre el Consulado y la Casa nos remite a las atribuciones militares de los viajes de Miluti. Éstas permitieron que la Contratación argumentara que su intervención, durante el proceso dedicado a la quiebra del capitán, estaba completamente justificada. Esto es, la Contratación consiguió intervenir en el proceso de liquidación de los negocios, deudas y otros contratos que habían sido efectuados en el marco de una empresa privada, una que se configuró con la participación del Consulado, sí, pero también con la de los oficiales y jueces de la Casa. De manera que la corporación mercantil estaba siendo afectada por la disposición particular de los *registros*, un orden donde las cosas de mercaderes no siempre podían resolverse entre mercaderes. Esto quiere decir que las ordenanzas del abuelo de Carlos II que dotaban, entre otros privilegios, de una jurisdicción privativa al Consulado, estaban siendo, al parecer de dicho grupo de comerciantes, cuestionadas sin fundamento alguno. Aunque el Consulado alegara que la Casa carecía de la potestad, autoridad y jurisdicción para efectuar un acto de superioridad, el pulso entre ambas sobre este aspecto ya llevaba años desarrollándose. En todo caso, el talante marcial del nuevo sistema de

contacto y sus operarios estaba detrás de la capacidad de intervención alegada por la Contratación.

Conectado con el punto anterior, importa reparar en un aspecto, a saber, que el número de instancias que esperaban ser retribuidas por sus servicios y aportaciones al erario estaba creciendo. Como expuse, los servicios de los asentistas ayudaron a cubrir los gastos causados por las siempre presentes urgencias de la Monarquía y, para saldar estos débitos, se recurrieron a distintas estrategias. Por un lado, queda claro que el financiamiento de los medios defensivos requeridos en América fue conseguido, en parte, con recursos originados en los virreinos. En este sentido, los *registros* no dejaron de ser parte de dichos medios defensivos. Así, cuando Miluti prestó dinero al erario para comprar los insumos necesarios para preparar su misión, tal empréstito fue una operación que permitió permutar vellón por plata, ya que los servicios al rey, iniciados en España, debían ser liquidados con el metal blanco de América. De hecho, la ayuda de costa otorgada en su último viaje, por medio de la cual la Real Hacienda estaba adquiriendo parte de los gastos del arragocés, sería pagada con recursos tomados de cajas americanas. No obstante, aquí presté atención a otras facetas de tal financiamiento, aquellas que surgieron en el marco de otras contribuciones extraordinarias, pero que, a su vez, fueron parte íntegra del proceso de alistamiento de un viaje de *registros*.

Cabe recordar que las retribuciones correspondientes a dichos individuos no siempre consistieron en un pago monetario. El interés de estos capitanes no se limitó al beneficio económico. Esto quiere decir que, si bien en América las aportaciones para cubrir gastos militares adquirieron una forma particular —la plata del situado— desde el gobierno peninsular las modalidades que habilitaron la movilización y aplicación de recursos y personas hacia estos territorios fueron, con creciente recurrencia, la provisión de mercedes, cargos y títulos. Así, para solventar los costos causados por los dominios americanos, la Monarquía también recurrió a la venta de los puestos dentro de la oficialidad militar y en distintas instancias y niveles de gobierno, es decir, todos ellos estaban sujetos a un sistema de venalidad. Como esta práctica admitió la opción de que el pago fuera, o al

menos una parte, en especie, fue así como Miluti consiguió ser capitán de mar y guerra y gobernador, al tiempo que dicha posición facilitó que fuera él quien nombrara a sus allegados en puestos importantes dentro de las naves que viajaron bajo su mando. Este escenario revela que los asentistas que pusieron en marcha el sistema de navíos sueltos recibieron importantes beneficios no-monetarios, estas modalidades de contacto abrían la posibilidad de desarrollar una carrera militar y burocrática fundamentada en los servicios otorgados al monarca.

* * *

Finalmente, estas prácticas demuestran que, para satisfacer las urgencias de la Monarquía, no sólo debieron fragmentarse las rutas, también debieron multiplicarse los gestores dedicados a este propósito. Desde esta perspectiva, los *registros* apuntan a unas prácticas centradas en el encargo y no en una administración directa, es decir, la Monarquía prefirió recurrir a terceros capaces y confiables (de cumplir en tiempo y forma los contratos) para llevar a cabo una serie de gestiones concernientes a su funcionamiento. El proceso ameritó una mayor delegación de actividades y, en consecuencia, una dependencia en el desempeño de estos operarios. Esto es, efectivamente, un planteamiento del dilema del agente principal. ¿Qué agentes, gobernadores o asentistas de *registros*, efectuarían las órdenes del rey conforme a sus expectativas? Un verdadero problema si consideramos la continuidad y prevalencia de prácticas contrabandistas y los fraudes; mismas que no impidieron que alguien como Miluti, de quien se conocía un largo historial de prácticas ilegales, fuera admitido para participar en reiteradas ocasiones en el comercio transatlántico. Esto indica que la necesidad de gestores capaces de dar continuidad a los intercambios era aún más acuciante que el riesgo de ser perjudicado por tal acto de delegación.

Retomando lo dicho sobre este dilema, en los ejemplos aquí descritos sobre las cadenas de consignatarios, vimos que éstas eran

utilizadas para garantizar la continuidad de las operaciones comerciales, una mayor intervención de actores permitía que la operación continuara su curso. No obstante, ello traía consigo el problema del agente principal, pues aumentaba el número de agentes que podían actuar en beneficio propio. La cuestión era, entonces, ¿en quién delegar el poder y depositar confianza, pues actuará en mi beneficio? Con lo cual, la pregunta puede replantearse: ¿Quiénes podían actuar en representación del rey?

Claramente los caminos para volverse un representante o asentista del rey eran complejos. La trayectoria del capitán Miluti demuestra que una vía para lograrlo era la carrera militar y la provisión de servicios con buenos resultados. Este historial permitió que el raguseo se conformara como un “hombre seguro” y digno de ser beneficiado con las mercedes del monarca. Acumular buenas referencias y antecedentes era fundamental, la experiencia que demostró tener el raguseo como soldado y marino se sumó a los servicios que ya se habían atesorado desde años atrás gracias al trabajo de este linaje que incluyó al padre, hermano y sobrino del arragocés. Es así como esta familia podría considerarse parte de los nuevos *bellatores* del rey, quienes también esperaban ser ampliamente beneficiados en compensación de sus sacrificios (como literalmente ocurrió en el caso del hermano de Miluti). En tanto que este capitán se volvió un sujeto “práctico” en las navegaciones a Indias, era comprensible que su pericia fuera requerida nuevamente. En tal sentido, es significativo que los capitanes que fueron beneficiados con licencias después de las otorgadas a Miluti, a finales del XVII y principios del XVIII, ya figuraran como parte de los capitanes, maestros o escribanos que participaron en *registros* previos. Lo anterior nos habla de un hecho significativo, a saber, que existieron personas que articularon este sistema de contacto de manera continua a lo largo de varias décadas, lo que indicaría la existencia de un grupo de personas que sostuvieron y se beneficiaron de estos circuitos con mayor asiduidad que otras.

Todos estos cuidados estaban orientados a garantizar la seguridad de la empresa. Lo cual redundaba, una vez más, en el aspecto militar. Ya que la confianza en el desempeño y utilidad de estas modalidades de contacto también reposaba

sobre las capacidades bélicas de la flota de navíos utilizados. Como dije, la confianza también se construyó sobre la pólvora, cañones y municiones necesarias para disuadir a posibles enemigos y evitar que el barco se desmembrase al convertirse en presa del enemigo. La guerra y la violencia fueron escenarios siempre presentes durante la preparación de viajes transatlánticos como los aquí estudiados.

No obstante, los méritos alcanzados a partir de la experiencia y el conocimiento práctico pudieron ser sustituidos a partir de la implementación de otras vías de acceso. Fue la venalidad la que permitió que la confianza se construyera en consideración del crédito y el dinero que podían adelantarse para satisfacer las urgencias del aglomerado monárquico. Este proceder tuvo repercusiones importantes al permitir que grupos con una alta solvencia económica compensaran tales requisitos y evadieran limitaciones, en otras palabras, aprovecharon un contexto que facilitó el acceso a la gestión de la monarquía, a través, claro, de la liquidez que eran capaces de proveer. El rey estaba transfiriendo su poder y eso podía acarrear, precisamente, que los depositarios de éste actuaran en beneficio propio y no en el del conjunto. Nuevamente, recordemos la profusión de anomalías y prácticas ilegales que aquí repasamos; en muchos casos efectuadas por estos individuos, y que fueron cuestionadas, mas no eliminadas. En todo caso, estos excesos también formaron parte íntegra de este sistema de contacto. Las medidas parafiscales anticipaban que tal proceder acarrearía abusos y, por lo tanto, los indultos concertados por la Contratación señalan que las constantes necesidades obligaron a admitirlos en la medida en que existían fórmulas capaces de reducirlos a ingresos para las arcas del rey.

Con todo lo hasta aquí dicho puedo afirmar que, para atender al contexto del siglo XVII, los instrumentos elegidos para reforzar los vínculos monárquicos con los gobiernos locales y los vasallos americanos del rey, aquellos que fueron el camino para responder al avance territorial y comercial protagonizado por otras potencias del momento, no fueron otros que los navíos de registro. Queda insistir en que, al mando de estas

pequeñas flotas, en la segunda mitad del siglo, se encontraba un soldado que buscó que los servicios prestados al rey por él y su familia fueran debidamente correspondidos. La trayectoria de nuestro personaje resulta un caso que permite plantear el contexto en el que actuó y la manera en que éste se estaba modificando. Con ello se pueden precisar las alteraciones y permanencias que permearon en los intercambios trasatlánticos del periodo. En efecto, el caso deja observar el desarrollo de un sistema de contacto incipiente, que tenía por destinos provincias “fuera del mapa” y que, además, fue aprovechado por un miembro de una familia de leales servidores que así estaba reiterando su capacidad de auxiliar al soberano; siempre a cambio de importantes beneficios.

Es, pues, apenas un indicio de una realidad escondida, que lo estaba no necesariamente por encontrarse sumida en una documentación excepcional, sino porque aquí lo que prevalece es un análisis centrado en una escala *micro*. Cuando la atención puesta en torno al “paradigma” de los contactos entre España y América se concentra en una única trayectoria, esto permite orientarnos hacia otras formas de examinar lo multifacéticas que eran las relaciones entre espacios, sociedades y personas diversas y distantes entre sí, y la magnitud y efectos que alcanzaron sus interacciones. El foco micro histórico, aunado a la perspectiva global, dan pie a la renovación de “preguntas generales” en función de la “respuesta local” que ofrece un individuo en concreto. Esto es precisamente uno de los beneficios que ofrece la metodología seguida y que aquí, considero, ha sido corroborado.

Para finalizar, resaltemos la importancia del análisis micro. En distintos momentos de la “carrera” del capitán arragocés, sus decisiones impactaron en la configuración de los nuevos circuitos trasatlánticos. Su agencia puede reconocerse en sus prácticas, como su reincidencia al realizar actividades que estaban sancionadas y prohibidas o, similarmente, al efectuar escalas en espacios que no estaban contemplados en los asientos firmados con el rey. De manera que su agencia se trasluce en su actuación por fuera de las estructuras que limitaban su proceder, pero que, al hacerlo, las extendían, las alteraban. Pensemos, especialmente, que la Casa de la Contratación también logró beneficiarse de las

transgresiones de Miluti, al haber sido su desembarco en Río un escenario adecuado para obtener información importante sobre la posición enemiga y su avance. Otros aspectos se suman a este recuento, como su iniciativa para adaptarse a dicho contexto normativo, que limitaba su participación en el comercio, alterando su procedencia (su naturalización) para así acceder a las oportunidades de la *Carrera* siguiendo los marcos legales y aprovechándolos a su favor, sin, por ello, abandonar prácticas previas.

Por otra parte, su agencia también puede apreciarse en prácticas concretas como la entrega de regalos (telas de lino) al gobernador de Río. Asimismo, en el haber correspondido el tiempo de servicio bajo Jerónimo Masibradi (también de origen arragocés) en sus años bisoños como soldado, décadas después, con la designación de quien terminaría siendo su segundo al mando. Miluti fue responsable de la inclusión de un paisano —y también de un familiar— dentro de la oficialidad del ejército. Los insertó en la red y proveyó de un rango, todo en función de su experiencia e historial, que para entonces ya le habían garantizado ciertas facultades, en otras palabras, una capacidad de decisión que se hizo efectiva en distintos momentos y aspectos, gracias, además, al respaldo dado por el rey y la Casa de la Contratación a este asentista. Miluti fue, retomando la expresión del marino Seyxas, un sujeto “práctico de los puertos y sus navegaciones”, de forma que su agencia se trasluce en sus conocimientos y capacidad al mando de un barco, que se aúna a su papel como hábil comerciante e informante. Con todo lo anterior, Miluti incidió directamente en la dirección, configuración y alcances (más allá de sus fronteras, como dije) que estaba adquiriendo la Monarquía.

Así, la aproximación micro no sólo es una estrategia narrativa, sino una metodología capaz de enriquecer nuestra comprensión sobre los procesos históricos y los agentes que les dieron tanto vida como forma. Como dije, al dar seguimiento a la trayectoria del capitán Miluti he podido remarcar lo poliédrica que fue su participación en las dinámicas de contacto ultramarino, y con ello también se esclarece el carácter, igual de

multifacético, que éstas tenían. Lo anterior permite hablar de otra forma de historia “global”, una que no sólo atiende el alcance de las interacciones o los efectos que tienen dichas relaciones a escalas trans-regionales o en la interdependencia que generan los vínculos entre unos y otros territorios. La otra historia global a la que me refiero, que se ha llamado “total”, lo es porque busca mostrar cómo las esferas económica, política, social y cultural están conectadas entre sí, y que es a través de las acciones de los individuos que se hace posible ver los “vasos comunicantes” que siempre las engarzaron.

ANEXOS

ANEXO 1: Suministros militares embarcados en el primer viaje de Miluti.

Armas, municiones y pertrechos	Cantidad / Peso / Embalaje	Tasa / Valor total	Costo de los contenedores transporte y embarque
Balas de 2 lb.	500 piezas	6,300 balas montan 360 quintales a 5 escudos c/quintal = 1,800 escudos	12 reales de plata para los "moxos" ¹
Balas de 7 lb.	1,000 piezas		152 reales de plata para los mozos / 120 reales de plata por el flete en una gabarra para llevar todo al navío principal Las balas de arcabuz incluyen su conducción de: "Linares a Cádiz"
Balas de 4 lb.	1,400 piezas		
Balas de 8 lb.	2,200 piezas		
Balas de 4 lb para pedreros	600 piezas		
Balas de 4 lb para 6 esmeriles	600 piezas ²	4 ducados c/arcabuz = 880 escudos 3 escudos c/partesana = 300 escudos 22 escudos de vellón c/quintal de pólvora = 506 escudos	
Arcabuces con sus frascos y frasquillos	200 piezas	5 escudos c/quintal de bala de arcabuz y mosquete = 300 escudos	
Partesanas	100 piezas	Total:	
Pólvora	23 quintales		s/d
Balas de plomo para arcabuz y mosquete	25 quintales para arcabuz (25 más para mosquete) ³	3,786 escudos de a diez reales en vellón o 37,860 reales de vellón	175 reales plata por 50 cajones / 30 reales para los mozos / 40 reales plata por el flete
Recatones	200 piezas	4 reales c/u / 800 reales del vellón	s/d

¹ Es decir, mozos.

² En ciertos momentos, después de las seiscientas balas para los pedreros, se mencionan: "otras *sesenta* de lo mismo para seis esmeriles", es decir, balas de 4 libras. Sin embargo, los montos referidos sobre las balas de 4 libras montan 2,600, de manera que esta información indica que se trataba de seiscientas y no de sesenta.

³ Asimismo, en las referencias a la cantidad de armas dirigidas a Buenos Aires en: AGI, *Charcas*, 126, se mencionan otros 25 quintales de balas para mosquete, que en AGI, *Buenos Aires*, 3, L. 8, no siempre son contabilizadas.

Yerros de lanzas	200 piezas	38 reales c/u / 7,600 reales de vellón	s/d
Pedrerros de bronce	6 piezas, 62 arrobas y una libra	4 reales de plata la libra / 6,204 reales de plata	s/d
Martinete/escaleta con su alzaprime	1 pieza, con leva y perno	200 reales de vellón	/ 400 reales de vellón o 164 reales de plata por el flete (con los carros matos) ⁴
Jarcia de 3.5 pulgadas⁵	6 piezas / 6 quintales y 37 libras	9 pesos cada quintal / 1,278 reales de plata	s/d
Jarcia de 5 pulgadas⁶	6 piezas / 9 quintales y 75 libras		s/d
Jarcia delgada⁷	2 piezas / 1 quintal y medio		s/d
Alquitrán	20 barricas (en botijas "por el riesgo de salirse")	5 pesos de plata la barrica / 800 reales de plata	197 reales de plata por 240 botijas, a 2 reales de vellón c/u (19.5 reales = 1 peso) / 64 reales de flete (junto a la brea)
Hilo de vela de Sevilla	2 quintales	7 reales de vellón la libra / 1,400 reales de vellón	4 reales para los mozos / 40 reales de plata del flete (con la lona y los clavos)
Carros matos con su herraje	2 carros matos con 2,543 libras de fierro labrado	2 reales la libra de fierro / 5,086 reales de vellón 2 carros a 2,000 reales / 4,000 reales de vellón	400 reales de vellón o 164 reales de plata por el flete (con la escaleta)
	16 piezas: 4 de 8 pulgares / 10 quintales 99 libras 3 de 7 pulgadas / 25 quintales 90 libras	9 pesos el quintal: 3,095 reales y medio de plata 1,864 reales y 3 cuartillos de plata	40 reales de plata de los acarretos / 40 reales de

⁴ Se menciona el flete de: "una gabarra que trajo desde Sevilla hasta los puntales de esta ciudad dos carros matos y una cabria con su escaleta y alza prima".

⁵ AGI, *Contratación*, 1219, n° 1, se refiere que estas piezas fueron de 3 pulgadas de grosor.

⁶ AGI, *Contratación*, 1219, n° 1, se refiere que estas piezas fueron de 4.5 pulgadas de grosor.

⁷ AGI, *Contratación*, 1219, n° 1, se refiere que estas piezas fueron de 2.5 pulgadas de grosor.

Calabrotos de 8 pulgadas de grueso⁸	3 de 5 pulgadas / 18 quintales 31 libras 6 de 8 pulgadas / 58 quintales 56 libras	1,319 reales de plata 4,216 reales y cuartillo de plata	plata del flete (con los rezones)
Anclotes de fierro (rezones)⁹	8 piezas, 1,074 libras ("10 quintales y 3 arrobas menos una libra")	8.5 pesos el quintal / 91 pesos	10 reales de plata para los mozos / 40 reales de plata por el flete (con los calabrotos)
Cabria con roldanas	1 pieza, con sus herrajes y cuadernales de bronce y 1 guindaleta blanca	1,950 reales la cabria 1,200 reales por la guindaleta	(Se menciona en el flete de los carros matos y la escaleta)
Campana mediana	1 pieza, 158 libras (sin el badajo)	4 reales de plata la libra / 632 reales de plata la campana (14 reales de plata del badajo de fierro)	s/d
Varas de lona	"5 frangotes" con 2,500 varas, no se anota el peso	16 cuartos de plata cada vara / 4,705 reales y 30 maravedíes de plata	14 reales de plata para los mozos / 40 reales del flete (con el hilo y la clavazón)
Brea "rubia de Vizcaya"	3 barricas con 20 quintales	20 reales de plata el quintal / 400 reales de plata	12 reales de plata para los mozos / 64 reales de flete (junto con el alquitrán)
Tachuelas	1 arroba	s/d	s/d
Clavos de escora	2 cajones, cuatro quintales en total	8 pesos el quintal / 256 reales de plata	6 reales para los mozos / 40 reales del flete (con la lona y el hilo)
Clavos de alfajía	2 cajones, cada uno con 3 millares	7 pesos cada millar / 336 reales de plata	
Clavos de barrote	2 cajones, cada uno con 3.5 millares	6 pesos cada millar / 336 reales de plata	
Otros gastos	6 reales de plata por papel sellado para las guías de la aduana		

⁸ En AGI, *Contratación*, 1219, n° 1, se usan pulgares.

⁹ En AGI, *Charcas*, 126, se menciona que no hubo anclotes de fierro y que fueron sustituidos por 8 rezones.

	32 reales de plata por un barco para llevar al navío al capitán de la maestranza, un secretario y un escribano para el reconocimiento y peso de los artículos.
Monto total abonado por Miluti	27,399 reales de plata (26,185 por géneros y 1,214 por acarretos y fletes) 60,096 reales de Vellón (37,860 por armas, 20,836 por lo contenido en los carros matos, 1,400 por géneros) TOTAL: 51,437.4 reales de plata
501 cajones de armas destinadas para Chile, sus contenidos:	
2,000 arcabuces 1,000 mosquetes 200 carabinas 300 pistolas 400 espadas anchas 100 cuerpos de armas	

Fuentes: AGI, *Buenos Aires*, 3, L. 8, f. 103v-111r, *Real cédula al presidente y jueces oficiales de la Casa de la Contratación*, 31 de diciembre 1672, Aprobación del asiento ajustado con Juan Tomás Miluti; AGI, *Charcas*, 126, Expedientes sobre concesiones de licencias para navegar, 1667-1694, en este número (126) se encuentra un pequeño documento titulado: "Relación de las armas que está resuelto se envíen al Reino de Chile en los navíos que han de ir a Buenos Aires", entre otros expedientes referentes a los pertrechos, armas y demás artículos; AGI, *Contratación*, 1219, n.º 1, Registro del navío: "Santo Tomás de Villanueva" 1672.

ANEXO 2: Registros de mercancías elaborados en el primer viaje del capitán

Fuente: AGI, *Contratación*, 1219, nº1, “Registro de ida del navío: “Santo Tomás de Villanueva, maestro Juan Tomás Miluti, que salió de Cádiz, con la Flota de Diego de Ibarra, para Tierra Firme” 1672.

Folios	# de registro	Cargador	En nombre de / por cuenta y riesgo de	Nao y Maestre	Consignadas a	Ausente a	Si ambos a	Si todos a	Entregar en	Mercancias	Convenio	Monto de los derechos pagados
114r-v	1	Martín de Alviz	Sebastián de Solórzano, por cuenta del presidente y jueces oficiales de la real audiencia de esta Casa	STDVNva - Martín de Alviz	Martín de Alviz, para el Gob. y Cap. Gl. de Buenos Aires	N/A	N/A	N/A	Buenos Aires	1 cajón de media vara de largo, tercia de alto y ancho, forrado y encerado, intitulado "por la reina gobernadora"	N/A	N/A
115r-v	2	Martín de Alviz	Sebastián de Solórzano, por cuenta del presidente y jueces oficiales de la real audiencia de esta Casa	STDVNva - Martín de Alviz	Martín de Alviz, para el presidente y oidores de la Audiencia Real de Buenos Aires	N/A	N/A	N/A	Buenos Aires	1 pliego de cartas de una tercia de largo y cuatro de ancho / 6 de dos de alto ligado con hilo, sellado. Intitulado "por la reina gobernadora"	N/A	N/A
116r-v	3	Diego de Castilla	propio	STDVNva - Martín de Alviz	Don Fernando de Estudillo*	N/A	N/A	N/A	Buenos Aires	1 cajón con pintura / 1 cajón con regalos	Pago de derechos	Paga derechos pero no consigo determinar los cargos. Avería, Almojarifazgo, Consulado, Lonja y otros. Total: 12,000.00
117r-v	4	Juan Tomás Miluti	propio	STDVNva - Martín de Alviz	Juan Tomás Miluti	Carlos Gallo Serna	Martín de Alviz	N/A	Buenos Aires	6 fardos de mercaderías 1 a 6	Pago de derechos	Paga derechos pero no consigo determinar los cargos. Avería, Almojarifazgo, Consulado, Lonja y otros Total: 744,600.00
118r-v	5	Francisco Fernández de Córdoba	propio	STDVNva - Martín de Alviz	Pedro Fernández de Córdoba	Juan Belez de Córdoba	Juan Tomás Miluti	N/A	Buenos Aires	2 cajones toscos / 1 fardo	Pago de derechos	Paga derechos pero no consigo determinar los cargos. Avería, Almojarifazgo, Consulado, Lonja y otros. Total: 262,400.00
119r-v	6	Pedro de Azpilcueta	por si y de Juan Tomás Miluti	STDVNva - Martín de Alviz	Juan Tomás Miluti	Carlos Gallo Serna	Martín de Alviz	N/A	Buenos Aires	2,200 azadas / 3,600 palas / 10 cajoncillos de hachas	Pago de derechos	Paga derechos pero no consigo determinar los cargos. Avería, Almojarifazgo, Consulado, Lonja y otros. Total: 188,400.00
121r	7	Juan Tomás Miluti	propio	STDVNva - Martín de Alviz	Juan Tomás Miluti	Martín de Alviz	Carlos Gallo Serna	N/A	Buenos Aires	2 cajoncillos	Pago de derechos	Paga derechos pero no consigo determinar los cargos. Avería, Almojarifazgo, Consulado, Lonja y otros. Total: 14,000.00
122r	8	Miguel de Vergara	propio	STDVNva - Martín de Alviz	Miguel de Gambart	Padre Rector del colegio de la compañía de Jesús	N/A	N/A	Buenos Aires	1 frangote	Pago de derechos	Paga derechos pero no consigo determinar los cargos. Avería, Almojarifazgo, Consulado, Lonja y otros. Total: 81,600.00
123r	9	Manuel Terria de Mena	propio	STDVNva - Martín de Alviz	Francisco Jiménez de Urbina	Antonio del Castillo	AQSPoCH	N/A	Buenos Aires	1 cajoncillo tosco 3/4 de largo, 1/3 de alto y 2 de ancho con regalos	Pago de derechos	Paga derechos pero no consigo determinar los cargos. Avería, Almojarifazgo, Consulado, Lonja y otros. Total: 2,000.00
125r	10	Cristóbal del Puerto	propio	STDVNva - Martín de Alviz	Juan Tomás Miluti	Carlos Gallo Serna	Martín de Alviz	N/A	Buenos Aires	2 frangotes sencillos	Pago de derechos	Sólo aparece referido el "VALOR" de los fardos en maravedies. Total: 73,440.00
126r	11	Juan Tomás Miluti	propio	STDVNva - Martín de Alviz	Juan Tomás Miluti	Carlos Gallo Serna	Pedro García de la Yedra	N/A	Buenos Aires	4 frangotes dobles y 1 sencillo / 8 frangotes dobles / 4 cajones toscos medianos / 1 paquetilla / 2 barriles quintaleños de cuchillos / 1 frangote sencillo	Pago de derechos	Sólo aparece referido el "VALOR" de los fardos en maravedies. Total: 1,098,120.00
127r	12	Juan Tomás Miluti	propio	STDVNva - Martín de Alviz	Juan Tomás Miluti	Carlos Gallo Serna	Pedro García de la Yedra	N/A	Buenos Aires	9 frangotes sencillos / 3 frangotes sencillos / 4 frangotes sencillos	Pago de derechos	Sólo aparece referido el "VALOR" de los fardos en maravedies. Total: 587,520.00
128r	13	Pedro García de la Yedra	propio	STDVNva - Martín de Alviz	Pedro García de la Yedra	Carlos Gallo Serna	Juan Tomás Miluti	N/A	Buenos Aires	5 frangotes (2 dobles 3 sencillos)	Pago de derechos	Sólo aparece referido el "VALOR" de los fardos en maravedies. Total: 257,040.00
129r	14	Pedro Fernández Doblado	propio	STDVNva - Martín de Alviz	Juan Tomás Miluti	Tomás Salvis*	Carlos Gallo Serna	N/A	Buenos Aires	1 barril con mercaderías	Pago de derechos	Sólo aparece referido el "VALOR" de los fardos en maravedies. Total: 13,988.00
130r	15	Cristóbal del Puerto	propio	STDVNva - Martín de Alviz	Juan Tomás Miluti	Carlos Gallo Serna	Martín de Alviz	N/A	Buenos Aires	2 frangotes sencillos	Pago de derechos	Sólo aparece referido el "VALOR" de los fardos en maravedies. Total: 73,440.00
131r	16	Antonio del Castillo	propio	STDVNva - Martín de Alviz	Antonio del Castillo	Juan Tomás Miluti	Carlos Gallo Serna	N/A	Buenos Aires	4 frangotes, (2 dobles 2 sencillos) y 2 sencillos	Pago de derechos	Sólo aparece referido el "VALOR" de los fardos en maravedies. Total: 293,760.00

132r	17	Antonio Campuzano	propio	STDVNva - Martín de Alviz	Juan de la Rosa	Antonio del Castillo	Carlos Gallo Serna	Francisco Jiménez de Urbina	Buenos Aires	4 frangotes dobles	Pago de derechos	Sólo aparece referido el "VALOR" de los fardos en maravedies. Total: 293,760.00
133r	18	José González de Apodaca	propio	STDVNva - Martín de Alviz	José González de Apodaca	Carlos Gallo Serna	Pedro Garcia de la Yedra	Juan Tomás Miluti	Buenos Aires	6 frangotes sencillos	Pago de derechos	Sólo aparece referido el "VALOR" de los fardos en maravedies. Total: 220,320.00
134r	19	Juan Tomás Miluti	Antonio Campuzano	STDVNva - Martín de Alviz	Juan Tomás Miluti	Antonio del Castillo y Juan de la Rosa	Carlos Gallo Serna y Francisco Jiménez de Urbina	N/A	Buenos Aires	7 cajoncillos aforrados / 5 cajoncillos / 8 barrilillos / 3 Barrilillos (en 3 partes)	Pago de derechos	Sólo aparece referido el "VALOR" de los fardos en maravedies. Total: 257,029.00
135r	20	Juan Tomás Miluti	propio	STDVNva - Martín de Alviz	Juan Tomás Miluti	Carlos Gallo Serna	Pedro Garcia de la Yedra	N/A	Buenos Aires	1 frangote doble / 1 frangote sencillo	Pago de derechos	Sólo aparece referido el "VALOR" de los fardos en maravedies. Total: 110,160.00
136r	21	Juan Tomás Miluti	propio	STDVNva - Martín de Alviz	Juan Tomás Miluti	Carlos Gallo Serna	Pedro Garcia de la Yedra	N/A	Buenos Aires	1 frangote doble	Pago de derechos	Sólo aparece referido el "VALOR" de los fardos en maravedies. Total: 73,440.00
137r	22	Juan Tomás Miluti	propio	STDVNva - Martín de Alviz	Juan Tomás Miluti	Carlos Gallo Serna	Pedro Garcia de la Yedra	N/A	Buenos Aires	2 frangotes sencillos / 4 frangotes sencillos / 6 frangotes sencillos / 4 cajoncillos toscos de dos en carga	Pago de derechos	Sólo aparece referido el "VALOR" de los fardos en maravedies. Total: 530,640.00
138r	23	Juan Tomás Miluti	Antonio de Lemos	STDVNva - Martín de Alviz	Juan Tomás Miluti	Domingo Antonio Sotelo	Martín de Alviz	N/A	Buenos Aires	2 frangotes sencillos	Pago de derechos	Sólo aparece referido el "VALOR" de los fardos en maravedies. Total: 73,440.00
139r	24	Juan Tomás Miluti	propio	STDVNva - Martín de Alviz	Juan Tomás Miluti	Carlos Gallo Serna	Pedro Garcia de la Yedra	N/A	Buenos Aires	7 frangotes sencillos / 1 frangote sencillo / 1 un frangote sencillo	Pago de derechos	Sólo aparece referido el "VALOR" de los fardos en maravedies. Total: 330,480.00
140r	25	Juan Tomás Miluti	propio	STDVNva - Martín de Alviz	Diego Ruso	Pedro Garcia de la Yedra	Carlos Gallo Serna	N/A	Buenos Aires	2 frangotes sencillos	Pago de derechos	Sólo aparece referido el "VALOR" de los fardos en maravedies. Total: 73,440.00
141r	26	Diego Ruso	propio	STDVNva - Martín de Alviz	Diego Ruso	Antonio del Castillo	Francisco Jiménez de Urbina	N/A	Buenos Aires	2 cajas sin número	Pago de derechos	Sólo aparece referido el "VALOR" de los fardos en maravedies. Total: 73,440.00
142r	27	Juan Tomás Miluti	propio	STDVNva - Martín de Alviz	Juan Tomás Miluti	Carlos Gallo Serna	Pedro Garcia de la Yedra	N/A	Buenos Aires	12 balones de papel / 13 balones de papel / 1,200 cavos de fierro platina y vergajón	Pago de derechos	Sólo aparece referido el "VALOR" de los fardos en maravedies. Total: 624,850.00
143r	28	Juan Tomás Miluti	propio	STDVNva - Martín de Alviz	Juan Tomás Miluti	Carlos Gallo Serna	Pedro Garcia de la Yedra	N/A	Buenos Aires	17 frangotes sencillos / 2 frangotes sencillos / 1 frangote sencillo	Pago de derechos	Sólo aparece referido el "VALOR" de los fardos en maravedies. Total: 734,440.00
144r	29	Juan Tomás Miluti	propio	STDVNva - Martín de Alviz	Juan Tomás Miluti	Carlos Gallo Serna	Pedro Garcia de la Yedra	N/A	Buenos Aires	4 frangotes sencillos / 1 caja sin marca ni número	Pago de derechos	Sólo aparece referido el "VALOR" de los fardos en maravedies. Total: 183,600.00
145r	30	Juan Tomás Miluti	propio	STDVNva - Martín de Alviz	Juan Tomás Miluti	Carlos Gallo Serna	Pedro Garcia de la Yedra	N/A	Buenos Aires	5 frangotes dobles / 3 frangotes sencillos / 5 frangotes sencillos	Pago de derechos	Sólo aparece referido el "VALOR" de los fardos en maravedies. Total: 660,960.00
146r	31	Juan Tomás Miluti	propio	STDVNva - Martín de Alviz	Juan Tomás Miluti	Carlos Gallo Serna	Pedro Garcia de la Yedra	N/A	Buenos Aires	3 frangotes sencillas / 3 frangotes sencillos	Pago de derechos	Sólo aparece referido el "VALOR" de los fardos en maravedies. Total: 220,320.00
147r	32	Juan Tomás Miluti	propio	STDVNva - Martín de Alviz	Juan Tomás Miluti	Carlos Gallo Serna	Pedro Garcia de la Yedra	N/A	Buenos Aires	50 balones de papel / 31 frangotes (28 dobles 3 sencillos) / 41 marquetas de cera / 28 marquetas de cera más pequeñas / 50 cajones quintaleños de cera labrada	Pago de derechos	Sólo aparece referido el "VALOR" de los fardos en maravedies. Total: 3,036,329.00
148r	33	Juan Tomás Miluti	propio	STDVNva - Martín de Alviz	Juan Tomás Miluti	Carlos Gallo Serna	Pedro Garcia de la Yedra	N/A	Buenos Aires	21 balones de papel / 2 balones de papel / 2 balones de papel	Pago de derechos	Sólo aparece referido el "VALOR" de los fardos en maravedies. Total: 174,850.00
149r	34	Jacome de Armida	propio	STDVNva - Martín de Alviz	Jacome de Armida	Juan de la Rosa	Martín de Alviz	N/A	Buenos Aires	1 frangote sencillo	Pago de derechos	Sólo aparece referido el "VALOR" de los fardos en maravedies. Total: 36,720.00
150r	35	Juan Tomás Miluti	propio	STDVNva - Martín de Alviz	Juan Tomás Miluti	Carlos Gallo Serna	Pedro Garcia de la Yedra	N/A	Buenos Aires	8 frangotes sencillos / 1 frangote doble / 1 cajon tosco	Pago de derechos	Sólo aparece referido el "VALOR" de los fardos en maravedies. Total: 389,700.00

ANEXO 3: Modalidades de participación de los mercaderes mencionados en los registros de mercancías del primer viaje.

Fuente: Anexo 2

Juan Tomás Miluti (1672)

Lugar como consignatario	# de reg.	Registros propios o ajenos	Papel realizado en la carga	Cadena de Consignatarios utilizada	Factor(es) / cargador(es) involucrado(s). Número de registros en los que participan
En primer lugar	22	17 son a su nombre	16 registros los realiza por su cuenta	14 casos: Miluti - Gallo - Yedra	Juan Tomás Miluti (14)
				1 caso: Miluti - Alviz - Gallo	Juan Tomás Miluti (1)
				1 caso: Miluti - Gallo - Alviz	Juan Tomás Miluti (1)
			1 registro de Pedro de Azpilcueta y Miluti	1 caso: Miluti - Gallo - Alviz	Pedro de Azpilcueta con Juan Tomás Miluti (1)
		5 son de terceros	2 participa como factor	1 caso: Miluti - Castillo y Rosa - Gallo y Urbina	Juan Tomás Miluti y Antonio Campuzano (1)
				1 caso: Miluti - Sotelo - Alviz	Juan Tomás Miluti y Antonio de Lemos (1)
			3 no participa en la carga	2 casos: Miluti - Gallo - Alviz	Cristóbal del Puerto (2)
		1 caso: Miluti - Salvis - Gallo		Pedro Fernández Doblado (1)	
		En segundo lugar	1	1 registro es ajeno	No participa en la carga
En tercer lugar	2	2 registros son ajenos	No participa en la carga	1 caso: P.F. de Córdoba - J.B. de Córdoba - Miluti	Francisco Fernández de Córdoba (1)
				1 caso: Yedra - Gallo - Miluti	Pedro García de la Yedra (1)
En cuarto lugar	1	1 registro es ajeno	No participa en la carga	1 caso: Apodaca - Gallo - Yedra - Miluti	José González de Apodaca (1)
No es consignatario	1	1 registro a su nombre	1 registro lo realiza por su cuenta	1 caso: Ruso - Yedra - Gallo	Juan Tomás Miluti (1)
		Total: 9 registros ajenos y 18 registros a su nombre		* Cuando hay dos nombres el primero corresponde al factor y el segundo es en nombre de quién carga dicho factor	

Otros registros

Número de registros	Cargador / Factor	Cadena de consignatarios utilizada	Notas y contenido de los registros
2	Martín de Alviz	Consignados a Alviz para entregar a las autoridades de Buenos Aires	Pliegos “de mano de Sebastián de Solórzano” secretario de cartas de la Casa de la Contratación para el capitán, gobernador y presidente de Buenos Aires y los oidores de la audiencia, de parte de la reina
1	Diego de Castilla	Consignados a don Fernando de Estudillo	1 cajón con pintura y 1 cajón con regalos
1	Miguel de Vergara	Gambart - Padre rector del Colegio de la Compañía de Jesús	1 frangote
1	Manuel Terria de Mena	Urbina - Castillo	1 cajoncillo toско con regalos
1	Antonio Campuzano	Rosa - Castillo - Gallo - Urbina	4 frangotes dobles
1	Diego Ruso	Ruso - Castillo - Urbina	2 cajas sin número
1	Jacome de Armida	Armida - Rosa - Alviz	1 frangote sencillo

ANEXO 4: Lista de los fardos de avería descargados en Río de Janeiro por el capitán Juan Tomás Miluti durante su primer viaje.

Número total de paquetes averiados:

70 fardos, frangotes y paquetones

4 balones de papel

6 churlas de canela

Lista de las mercancías de acuerdo con los paquetes en que venían cargadas:

➤ **Fardo CA n°3¹⁰**

-6 piezas de estameñas

-4 piezas de lienzo listado

-30 piezas de bramante blanco o presillas (4 mojadas)

-1 pieza de sinpiterna (sempiterna) negra fina

-48 medias de lana de Inglaterra en 4 atados

-60 pares de dichas medias, más ordinarias, en tres atados

-25 piezas de bramante blanco florete (19 mojadas)

-1 pieza de crudo “del mismo jenero” por envuelta, en tres piezas.

➤ **Paca Ef N°1**

-60 piezas de anascotes negros (26 beneficiadas y 34 sin avería)

➤ **Fardo AvSTL N°69¹¹**

Contenía 2 fardos:

-Uno con 31 piezas de crea, todas de avería

-El otro con dos “paquetonsillos” de 12 piezas de creas cada uno

2 piezas de crudo por envuelta de cada “paquetonsillo”

¹⁰ Cada entrada puede está compuesta de tres datos: 1) tipo de embalaje 2) una versión del marchamo utilizado para identificar el embalaje y 3) el número que tenía asignado.

¹¹ De este fardo se hicieron dos paquetes, pero: “no se ssave si tienen todas las piessas porque se interpelaron unas piessas con otras y todas se veneficiaron” f. 13v.

➤ **Fardo TUIP N°5¹²**

Contenía 4 frangotillos

-2 de avería con 44 piezas de bramantillos

➤ **Frangote AW n°D**

Contenía 2 frangotes de ruanes

-Uno de avería con 13 piezas de ruanes (9 enjutas y 4 mojadas)

➤ **Frangote AvSTL n°10**

Sin referencia a su contenido: “no se tomó la rason porque arriva se desvarato y venefissio y se volvio a hazer como estaba” (f. 13v)

➤ **Fardo CAD n°2¹³**

-52 piezas de pilotes (11 de avería)

-68 piezas de holandillas (27 de avería)

-6 piezas de terciopelo o raso enjutas

-2 cajoncillos enjutos (sin especificar contenido)

-12 piezas de crea ancha de avería

-1 pedazo de crea angosta por envuelta

-1 paquetón liado: “tenía dentro que paresía como de bretañas, enxuto” (f.14r)

-1 pedazo de crea envuelta

➤ **Fardo CAD n°1¹⁴**

-49 piezas de holanes (5 de avería)

-1 piececita “que parece de olan y está en papel blanco embuelta y es una telilla de Fransia” (f.14r)

-33 piezas de holandillas (10 de avería)

-48 piezas de pilotes (21 de avería)

-2 cajoncitos enjutos (sin especificar contenidos)

-20 papeles de seda

¹² De este fardo se advierte que, después de abierto, 42 piezas fueron beneficiadas en tierra, 20 sueltas y 22 del frangotillo número 2.

¹³ De este fardo se hicieron 3, uno principal y dos pequeños.

¹⁴ De este fardo se hicieron uno principal y dos medianos, el primero tiene “un rétulo que dice de Apodaca y una marca del capitán (Miluti) porque metió en él algunas piezas de creas de su cuenta” (f.14v).

-** Piezas de crea anchas (sin contar por ser todas de avería)¹⁵

➤ **Frangote doble AVsTL n°71**

Contenía 2 frangotes sencillos¹⁶

-Uno con 12 piezas de ruan

-El otro con 13 piezas de ruan

➤ **Frangote AVF n°1**

-100 piezas de holandillas (14 de avería)¹⁷

➤ **Fardo CAdo n°4¹⁸**

-98 Mazos de listones (16 con “alguna” avería)

-6 piezas de chamelotes (camelote)

-1 pieza de tercianela

-8 piezas de piñuelas

-8 piezas de lamas labradas (5 con “alguna” avería)

-35 piezas de puntas de plata falsa (2 de avería)

-264 gruesas de botones de plata y oro falsos

-8 tapetes (los más estaban mojados)

-34 varas de crudo de capa y abrigo

➤ **Fardo TBo n° 17**

-400 piezas de bretañas (123 con “alguna” avería)¹⁹

-3 piezas de crudo

-2 medias piezas (sin especificar)

➤ **Fardo TBo n° 18**

¹⁵ Sin embargo, se menciona que por estar mojadas se pusieron al sol y “se bajaron abajo veinte piezas o envueltos y se pusieron con lo demás que le tocaba al fardo número uno en la bodega” del navío (f. 14v).

¹⁶ Uno de estos frangotes sencillos vuelve a listarse más adelante, como se indicará.

¹⁷ Las cuales se beneficiaron y luego se volvió a hacer el frangote.

¹⁸ El fardo se regresó a como estaba, no sin antes, a decir del escribano: “li quite el crudo y en su lugar le pusse treinta y una baras y media [no se especifica el material] de mi quenta”. (f.15r)

¹⁹ Mismas que fueron beneficiadas para después rehacer el fardo.

-400 piezas de bretañas (123 de avería)²⁰

➤ **Frangote doble AR n° 4**

Contenía 2 frangotes sencillos, sin especificar contenidos²¹

➤ **Fardo AVsTL n° 34²²**

-20 piezas de bayetas (8 de avería)

➤ **Frangote Tx n° A**

Todo de avería, llevado a beneficiar y luego vuelto a hacer y guardar, pero sin especificar los contenidos.

➤ **Frangote doble AVsTL n°4**

Contenía 2 frangotes sencillos

Ambos llevados a beneficiar y luego vueltos a hacer y guardar, pero sin especificar contenidos.

➤ **Frangote doble AVsTL n°50**

Contenía 2 frangotes sencillos,

Uno llevado a beneficiar, vuelto a hacer y guardado, pero sin especificar contenido.

➤ **Frangote doble AVsTL n°41**

Contenía 2 frangotes sencillos

Ambos de avería, beneficiados, rehechos y guardados, pero sin especificar contenido.

➤ **Frangote doble AVsTL n°63²³**

Contenía 3 paquetones de avería

-Uno de ruan de cofre

²⁰ Aunque advierte el escribano que no se terminaron de contar, porque donde “dissen avía dossientas” parecía no haber rastro de daños; al igual que el fardo anterior, después de beneficiar una parte se rehizo el paquete “y con su crudo como el de arriba se hizo”, para regresarlo a la bodega (f.15r).

²¹ Uno de estos frangotes se benefició, pero por la “muy poca avería que tenía” se regresó al navío, allí “Bolvio a deshacer y hazer Pedro Garssia y como estaba con su marca y número se mettio en la vodega” (f. 15v).

²² Después se menciona que este fardo contenía cien piezas de platillas, que en parte se beneficiaron y en parte se repartieron en otros fardos, como en cada caso se indicará.

²³ Después de secar los contenidos los regresaron a la bodega.

-2 de estameñas

➤ **Paquete GP. Sin número**

-3 balones de papel (todos de avería)

➤ **Fardo AVsTL n°55**

Contenía 4 paquetones

-Uno con 16 piezas de estameñas de Francia, de avería²⁴

➤ **Fardo AVsTL n°1**

-72 Piezas de estameñas de Inglaterra (31 de avería)²⁵

➤ **Fardo AVsTL n°5**

Por ser de avería: “se le sacaron 10 piezas de bonbassis (bombasís) y 2 de holandillas y en su lugar se pusieron 22 piezas de platilla que se beneficiaron de las 100 que tenía el fardo de bayetas n°34”²⁶ (f. 16v), se rehízo y guardó.

➤ **Fardo AVsTL n°62**

-6 paquetones de morlés sin avería

-5 de morlés angosto

-De uno se sacaron 3 piezas, 2 de 58 anas y una de 49 “para el general del rrío genero” (f.16v).²⁷

➤ **Frangote AVsTL n°37**

De avería y llevado a beneficiar, se volvió a hacer y guardó, pero sin especificar sus contenidos. Aquí se metieron “sien piessas de bonbassis y dos de olandillas que se sacaron del fardo número sinco”.²⁸

➤ **Frangote EVB n°86**

²⁴ Después de llevarse a beneficiar, se rehízo el paquetón y se guardó en la bodega.

²⁵ Después de beneficiadas se regresaron como estaban.

²⁶ Vid. nota 22. Asimismo, las piezas que se sacaron de éste se movieron a otro fardo, como se indicará.

²⁷ Además de no haber razón para abrirse un fardo sin avería, resalta que se mencione el destinatario de las piezas, luego se volvería a hacer el fardo y guardarse en la bodega.

²⁸ Estos movimientos de mercancías se efectúan entre frangotes con el mismo marchamo, vid nota 26.

Se abrió, secó y volvió a hacer y guardar, sin especificar contenidos.

➤ **Frangote doble AVsTL n°5**

Contenía 2 sencillos de ruanes²⁹

➤ **Frangote sencillo MJ n°17**

Frangote sencillo “uno de los dos que tenía el fardo número setenta y uno” (f.17r)³⁰

➤ **Fardo AVsTL n°2³¹**

-33 piezas de estameñas (8 de avería)

-42 piezas de sarjas (sargas) (15 de avería)

➤ **Fardo AVsTL n°1**

Por tener poca avería, se asoleó, benefició, volvió a hacerse el fardo y se puso en la bodega, sin especificar contenidos.

➤ **Paquete GPLE**

-Un balón de papel de avería

➤ **Paquete (no es claro si es otro marchamo o el mismo que el anterior)
(n°39,40,41 y 42)**

La arpillera y la envuelta de avería. Contenía 4 paquetones, se asoleó, secó y regresó a la bodega sin especificar contenidos.

➤ **Frangote ATCo //c n°12**

Con poca avería, se asoleó, secó y guardó en la bodega sin especificar los contenidos.

➤ **Fardo ATCo n°4**

-6 piezas de anascotes blancos de avería

-Una pieza de estameña de To(o)ledo de avería

-150 massos (mazos) de hilo sin avería

²⁹ Después de llevarse a beneficiar, se volvió a hacer el frangote y se guardó.

³⁰ Después de llevarse a beneficiar, se volvió a guardar, vid. nota 16.

³¹ Después de asoleadas se regresaron a la bodega.

- 12 papeles de seda de coser estopa sin avería
- (Entre líneas): 40 papeles de seda de coser sin avería
- 60 piezas de holanes (59 sin avería, una mojada)
- 13 papeles de calcetas (una de avería)
- 2 papeles de listonería
- 2 jubones blancos de motilla sin avería
- Una hongarina de terciopelo largo o felpa negra aforrada en felpa de pelo largo
- Una pieza de paño basto sin avería
- 6 piezas de anascotes blancos sin avería
- 30 tapetes o sobremesas de Italia sin avería
- Una pieza de estameña de Toledo sin avería
- Un pedazo de crudo por envuelta.

➤ **Frangote doble AVsTL n° 49**

Contenía 2 frangotes sencillos de ruan, se abrieron porque uno tenía avería, luego se cerraron y guardaron sin especificar contenidos.

➤ **Frangote sencillo AVsTL n° 72**

Contenía holandillas “se le sacaron 12 piessas y en su lugar se le metieron 40 piessas de platillas...son de las 100 que venían en el fardo de las bayetas número 34” (f.18r)³²

-Una estera de enea de avería con un marchamo que se borró.

➤ **Fardo AVsTL n° 66³³**

- 6 Churlas de canela
- 2 frangotillos de morlés

➤ **Fardo AVsTL n° 88**

Contenía 4 paquetones de creas anchas de avería

-2 desbaratadas y con 24 piezas cada una. Se llevaron a beneficiar 7 y 2 crehuelas, el resto se asoleó y volvió a guardar.

³² *Vid.* nota 22. Por ser de avería se asoleó y, después, se regresó a la bodega. Las piezas que sacaron se guardaron en otro paquete, como se indicará.

³³ Se mojó, después de asolearlo se regresó a la bodega.

➤ **Frangote D.H. n° 9³⁴**

-39 Piezas de bramantes o presillas (25 de avería)

➤ **Dos paquetones AVsTL sin número**

Son de creas anchas, beneficiadas y vueltas a guardar con arpilleras nuevas, sin especificar contenidos.

➤ **Paquetón AVsTL n° 87**

“se hizo avordo...yba dentro del lo siguiente” (f. 19r)

-40 piezas de platillas “de las siento que se sacaron del fardo de las bayetas número 34”³⁵

-5 piezas de bayetas “que son de las 20 que tenía el fardo número 34”³⁶

-12 Piezas de holandillas “que se le sacaron al fardo número 72”³⁷

-3 piezas de bramantes blancos “del fardo número 3”³⁸

-Una pieza de bramante crudo “del dicho fardo”

-Una pieza de lienzo listado “del dicho fardo”³⁹

Fuente: AGI, Escribanía 876-C, Pleitos Audiencia de Buenos Aires, 1670-1684, *Autos y Averiguaciones echas por Don Josep Martínez de Salazar, Presidente y Gobernador de Buenos Aires sobre la arrivada que hizo el navio nombrado Santo Thomas de Villanueva al puerto del Río Jeneyro del Estado del Brasil; su capitán Juan Tomás Miluti, Abril de 1674.*⁴⁰

³⁴ Frangote de “Juan de Herrera”, después de beneficiarse las de avería se volvieron a armar los paquetes y guardarse en la bodega.

³⁵ *Vid.* nota 22.

³⁶ *Vid.* nota anterior, beneficiadas por ser de avería.

³⁷ *Vid.* nota 32. Fardo compuesto de géneros sacados de otros que después se beneficiaron.

³⁸ Se refiere al primer fardo de la lista. Aquí se agrega que la marca “es de don Fransisco de Cordova” f.19r.

³⁹ Todo se benefició por ser de avería.

⁴⁰ Se ha conservado el contenido de los paquetes tal cual aparecen en el documento para dimensionar las mercancías y cantidades que podían encontrarse en cada una de las distintas formas de empaquetarlas, fueran fardos, pacas, frangotes, etc.

ANEXO 5 Suministros militares embarcados en el segundo viaje del capitán Miluti y sus costos de embarco.

Destino de los suministros	Armamento y Materiales	Valor en reales de vellón
Buenos Aires	200 astas de picas	2,200 (11 reales c/u)
	30 quintales de hierro platina	s/d
	500 quintales de “todo fierro” para herrar cureñas de artillería	s/d
	4 encabalgamientos de campaña para artillería con sus armones	s/d
	300 picos	3,300 (11 reales c/u)
	300 palas	1,650 (5 reales y medio c/u)
	400 zapas	2,800 (7 reales c/u)
	200 marrazos	1,400 (7 reales c/u)
Chile	100 hachas	1,000 (10 reales c/u)
	1,500 granadas	8,250 (5 reales y medio c/u)
	50 quintales de plomo en planchas	3,000 (60 reales por quintal) ^a
	150 mosquetes con sus frascos y frasquillos ^b	Proveídos por los almacenes de la artillería de la avería de la ciudad de Sevilla: “por cuya razón no se pone su valor”
Paraguay	500 ^c arcabuces con sus frascos y frasquillos	22,750 por los arcabuces (45 reales y medio c/u) 8,000 por sus frascos y frasquillos (16 reales c/u)
	18 esmeriles de bronce de 3 libras de calibre	s/d
	1,800 balas de 3 libras de calibre	s/d
	800 (600) ^c arcabuces con sus frascos y frasquillos	27,300 por los arcabuces 9,600 por sus frascos y frasquillos
	1,000 espadas	“se han de proveer en esta ciudad, por cuya razón no se pone aquí su valor” ^d
Tucumán	500 pares de pistolas con sus adherentes	55,000 (110 reales c/par, o 10 ducados de vellón)
	50 mosquetes con sus frascos y frasquillos	s/d
	50 arcabuces con sus frascos y frasquillos	s/d

	50 picos	s/d
	50 azadas	s/d
Transporte y embarco de los materiales		
	32 cajones para empacar hachas, picas, palas, zapas y marrazos	640 (20 reales (c/u))
	118 cajones de madera para 1,100 arcabuces, sus adherentes y 500 granadas	4,248 (26 reales c/u)
	Para trabajadores "acarretos"	600
	Para barcos para "poner abordo" los materiales	500
	70 cajones de madera para 500 pares de pistolas	2,100 (30 reales c/u)
	25 serones de esparto para las bolsas de las pistolas	250 (10 reales c/u)
Valor total de los suministros contabilizados y su embarque:		154,588
<p>^a En otra relación⁴¹ se indica un valor de 120 reales por quintal, por lo que hubo un descuento del 50% de febrero a marzo.</p> <p>^b Las armas y sus adherentes son contabilizados por separado.</p> <p>^c Solo se contabilizan 1,100 arcabuces de los 1,300 que debían enviarse, por lo que 200 arcabuces con destino a Paraguay, aunque referidos, no son considerados en los montos totales.</p> <p>^d En otra relación⁴² se indica que cada espada tenía un valor de 20 reales de vellón.</p> <p>* La documentación también indica que se solicitaron 900 carabinas (400 para Paraguay y 500 para Buenos Aires), sin embargo, no se contabilizan porque: "estas no las hay en el presidio de Cádiz ni en los almacenes de la artillería de la avería de esta ciudad de Sevilla".</p>		

Fuentes: AGI, *Contratación*, 3190, n. 4, Papeles de armada de los años 1680-1684 según los documentos nombrados: "Relación de todos los géneros que se han de remitir al presidio de Buenos Aires para Chile Provincias del Paraguay y el de Tucumán en los navíos del cargo del gobernador Juan Thomas Miluti, año de 1680"; "Relación de los géneros que han de llevar los navíos del capitán Juan Thomas Miluti al puerto de Buenos Aires y de allí se han de remitir a Chile y al Paraguay, Sevilla febrero 6 de 1680 años"; "Relación del dinero que importan las armas que se han de remitir para el presidio de Buenos Aires Chile y provincias del Paraguay en los navíos del capitán Juan Thomas Miluti, Sevilla a 7 de marzo de 1680 años".

⁴¹ AGI, *Contratación*, 3190, n. 4, Papeles de armada de los años 1680-1684, según el documento nombrado: "Relación de los géneros que han de llevar los navíos del capitán Juan Thomas Miluti al puerto de Buenos Aires y de allí se han de remitir a Chile y al Paraguay, Sevilla febrero 6 de 1680 años".

⁴² AGI, *Contratación*, 3190, n. 4, Papeles de armada de los años 1680-1684.

ANEXO 6 Acreedores en 1681 de Juan Tomás Miluti, préstamos y riesgos marítimos contratados para alistar sus navíos.

Acreeador	Concepto	Monto en reales de plata (pesos/reales)	Principal	Intereses y tasa	Suma del principal e intereses
Diego de Atocha (vasco)	Partida de clavazón	33,595 (4,199/3)	6,922/8	2,215/1	Total: 9,137/9 pesos
Gracia de Atocha (vasco)	Partida de Hierro (herrajes)	39,507 (4,938/3)	(en 2 escrituras)	(32%)	
Juan I. Córdoba	Dinero de contado	75,688 (9,461/0)	8,913 pesos (en 2 escrituras)	5,348 pesos (60%)	Total: 14,261 pesos
Antonio Urdinola (vasco)		38,400 (4,800/0)			
Silvestre Manrique	Medicinas	13,008 (1,626/0)	1,232 pesos (una escritura)	394/2 pesos (32%)	Total: 1,626/2 pesos
Francisco Asís Garrote	Partida de vino, a crédito	23,200 (2,900/0)	3,480 pesos (en 3 escrituras)	2,088 pesos (60%)	Total: 5,568 pesos
Isidora de Soto		5,344 (668/0)			
Fulgencio Panes		16,000 (2,000/0)			
Alonso Cubillos	Partida de vino, a crédito	26,400 (3,300/0)	1,978 pesos (una escritura)	1,322 pesos (67%)	Total: 3,300 pesos
C. García de Segovia	Partida de vino-aceite	130,496 (16,312/0) <i>(no contabiliza 9,788 pesos de intereses)</i>	16,312 pesos (una escritura)	9,788 pesos (60%)	Total: 26,100 pesos ^a

C. Loaiza	Partida de vino-vinagre	14,296 (1,787/0) <i>(no contabiliza 1,117 pesos de intereses)</i>	1,787 pesos (una escritura)	1,117 pesos (60%)	Total: 2,904 pesos ^b
Tribunal Santo Oficio	Partida de vino y dinero de contado	8,800 (1,100/0)	735 pesos (una escritura)	365 pesos (49.6%)	Total: 1,100 pesos
Pedro Méndez	Partida de maderas	6,400 (800/0)	500 pesos (una escritura)	300 pesos (60%)	Total: 800 pesos
Juan de Gallegos	Partida de Bizcocho	25,956 (3,244/4)	2,421 pesos	1,450/8 pesos	Total: 3,871/8 pesos
S. Díaz	Partida de Jamón	5,020 (627/4)	(en 2 escrituras)	(60%)	
J. Francisco Cosío	Renegociación de deudas pendientes	42,291 (5,286/3)	17,744/5 pesos (en 7 escrituras)	10,646/5 pesos (60%)	Total: 28,390/10 pesos
Don Diego Maestre		48,371 (6,046/3)			
Rufina de Pineda		13,832 (1,729/0)			
Pedro Velázquez		25,190 (3,148/6)			
Juan I. Conique		19,200 (2,400/0)			
Pedro Corbet		51,200 (6,400/0)			
Miguel Vergara		26,480 (3,310/0)			
Total: 688,674 reales de plata (86,084/2 pesos / reales) ^c					
<p>^a: Existe una discrepancia entre el cuadro 5.25 (información decantada en las columnas 5 y 6) y el apéndice III (información decantada en la columna 3) presentados por A.M. Bernal. En el apéndice no se consideran los intereses que corresponden al préstamo realizado por García de Segovia.</p> <p>^b: En el caso de C. Loaiza ocurre lo mismo que con García de Segovia.</p> <p>^c: Por estas dos situaciones, el total calculado en el cuadro 5.25 no corresponde con el total de la suma de las escrituras encontradas en el apéndice III.</p>					

***: Asimismo, Guadalupe Carrasco refiere que Miluti contrajo deudas por valor de **158,498 pesos** para aprestar sus navíos, en 19 escrituras de préstamo a riesgo (A.M. Bernal refiere 22), 15 se tomaron sobre el buque y 4 sobre las mercancías.

Fuentes: Antonio M. Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla, Fundación El Monte y Sociedad Estatal Quinto Centenario/ Diputación Provincial de Sevilla, 1993, Cuadro 5.25 (p. 286) y Apéndice III (p. 587); María Guadalupe Carrasco González, *Los instrumentos del comercio colonial en el Cádiz del siglo XVII (1650-1700)*, Cádiz, Banco de España – Servicio de Estudios – Estudios de Historia Económica n°35, 1996, p. 164 y cuadro A.5.

Deudores de Pedro colarte (1660-1680)

Deudores	Vecindad Residencia	Profesión Títulos	Cuantía Débito	Concepto	Fecha de Obligación	Lugar Pago	Fecha Pago
Juan Tomás Miluti (principal); Pedro Velázquez, Pedro Galíndez y Mateo de Ayora (fiadores)	Residente en Cádiz (Miluti) Vecinos de Cádiz (resto)	Capitán y gobernador de 2 naos para Buenos Aires y dueño de 2 embarcaciones; Capitanes: Velázquez, "Galín" y Ayora; Maestre: Ayora	5,235 pesos de 8 y cuatro reales	Riesgo sobre el barco y sus pertrechos, 2 naos: "Ntra Sra. De la Rosa, Sn. Miguel y las Ánimas" y "Ntra Sra. Del Pópulo y Sta. Bárbara"	1680 – 3 – septiembre	Cádiz	1684 – 20 – junio
Los mismos	Los mismos	Los mismos	1,050.5 pesos de 8 y 4 reales	Riesgo sobre el barco y sus pertrechos, nao: "Ntra. Sra. Rosa"	1680 – 24 – septiembre	Cádiz	1684 – 20 – junio

Fuente: Manuel Bustos Rodríguez, *Burguesía de Negocios y capitalismo en Cádiz. Los Colarte (1650-1750)*, Cádiz, Diputación provincial de Cádiz, 1991, Cuadro 1, "Deudores de Pedro Colarte (1660-1680).

ANEXO 7: Registros de mercancías elaborados en el tercer viaje del capitán

Fuente: AGI, *Contratación*, 1244, nº2, “Escritura de obligación y registros de los navíos [...] que salieron de Cádiz, con las naos del cargo del gobernador Juan Tomás Miluti, para Honduras”, 1687

# de registro	Cargador	En nombre de / por cuenta y riesgo de	Nao y Maestre	Consignadas a	Ausente a	Si ambos a	Si todos a	Entregar en	Mercancias	Convenio	Monto de los derechos pagados
A	Juan de Alday		Las ánimas - Berra	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	Juan de Berrotaran	N/A	N/A	193 cajones y 78 cajoncillos de herraje y clavazón de Viscaya/ 200 palas de hierro / 300 rejas ordinarias de arar / 225 cavos de hierro planchuela	N/A	Cumplido de todos los derechos que se cobran en esta Real Aduana 37, 334 maravedies plata
B	Andrés de Olaya	Joseph Barón de Berrieza	Las ánimas - Berra	Joseph Barón de Berrieza	AQS Poder o Causa hubiere	N/A	N/A	Honduras o Cd. Guatemala	1 cajoncito toscó	N/A	Cumplido de todos derechos que se cobran en esta Real Aduana 246 maravedies plata
C	Juan de Langarica		Las ánimas - Berra	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	Juan de Berrotaran	N/A	N/A	2 frangotes / 2 frangotillos / 2 pozuelos / 1 cajoncillo toscó / 1 churla de canela	N/A	Cumplido de todos derechos que se cobran en esta Real aduana 16,800 maravedies plata
D	Pedro de Urrutia		Las ánimas - Berra	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	Juan de Berrotaran	N/A	N/A	1 cajoncillo	N/A	Cumplido de todos derechos que se cobran en esta Real aduana 210 maravedies plata
E	Juan de Berrotaran y Alzate		Las ánimas - Berra	Juan de Berrotaran y Alzate	AQS Poder o Causa hubiere	N/A	N/A	N/A	2 frangotes	N/A	Cumplido de todos derechos que se cobran en esta Real aduana 8, 208 maravedies plata
F	Cristóbal García de Segovia	Juan Tomás Miluti, Juan Martínez de Berra, Domingo Antonio Sotelo y Fernando Masibradi	Las ánimas - Berra	A todos tres primeros juntos	AQS Poder o Causa hubiere	N/A	N/A	C/U en su lugar	3 000 botijas de vino en 4 partidas / 1 500 arrobas de aceite en botijuelas	N/A	Consta y parece que el contenido en el registro de arriba cargo en dicha nao las dichas tres mil botijas de vino y mil y quinientas arrobas de aceite y pago de todos derechos ciento y veintisiete mil y quinientos mrs de plata 127, 500 maravedies de plata
G	Miguel Peri	Lorenzo López de Ezeiza	Las ánimas - Berra	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	Juan de Berrotaran	N/A	N/A	1 cajoncillo forrado	N/A	Al Almojarifazgo y menores a el agregados 222 mrs de plata // Al bolsillo de su MGD 50 maravedies de plata // Consulado y Lonja 35 maravedies de plata
H	José Morales Negrete	Miguel Peri	Las ánimas - Berra	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	Juan de Berrotaran	N/A	N/A	1 cajoncito aforado	N/A	Al Almojarifazgo y menores a el agregados 493 mrs son (353 mrs) // Al bolsillo de su MGD 83 maravedies de plata // Al Consulado y Lonja 57 maravedies de plata
1	Andrés Martínez de Murguía	Antonio de Zuloaga	Las ánimas - Berra	Antonio de Zuloaga	Tomás Delgado de Najera	AQS Poder o Causa hubiere	N/A	S.Tomás de Castilla	48 marquetas de cera	APLICA	Cuyo valor importó 196, 413 maravedies
2	Ignacio Elizondo	Diego de Iparraguirre y Pedro* de Echeverría	Las ánimas - Berra	Juan de Berrotaran y Alzate	Juan de Langarica	Miguel de Berrotaran	Diego Alonso Toscano	N/A	350 cavos de hierro hijuela de vizcaya / 24 cajones de herraje y 10 cajones de clavo motro	APLICA	Cuyo valor importó 137, 660 maravedies (89, 660 y 48,000)
3	Juan de Berastegui		Las ánimas - Berra	Joseph Barón de Berrieza	Juan de Berrotaran y Alzate	Juan de Langarica	N/A	S.Tomás de Castilla	3 frangotes sencillos / 50 marquetas de cera / demasia de 6 marquetas	APLICA	Importó el valor de todo 304, 224 maravedies (70, 200/ 208, 950 y 25, 074)
4	Andrés Martínez de Murguía	Antonia de Araoz	Las ánimas - Berra	Juan de Berrotaran y Alzate	Juan de Langarica	Diego Alonso Toscano	N/A	Puerto de Honduras	274 azadas de hierro	APLICA	Cuyo valor importó 18, 632 maravedies
5	Andrés Martínez de Murguía		Las ánimas - Berra	Juan de Berrotaran y Alzate	Juan de Langarica	Diego Alonso Toscano	N/A	Puerto de Honduras	245 cavos de hierro hijuela	APLICA	Cuyo valor importó 53, 040 maravedies
6	Fray Ambrosio de Ypenza	Provincia de religiosos de la orden de predicadores de Guatemala	Las ánimas - Berra	Fray Ambrosio de Ypenza	AQS Poder o Causa hubiere	N/A	N/A	Puerto de Honduras	27 cajones de libros / 3 envoltorios con ornamentos eclesiásticos / 1 frangote sencillo con ornamentos para las sacristías de sus conventos de Guate / 1 cajoncito con una custodia / 7 marquetas sencillas de cera para los conventos	N/A	De que no se saca valor por haverse dado despacho libre hasta del uno de avería
7	Juan Martínez de Berra	Cuenta y riesgo propio y del Cap. Antonio de Urdinola	Las ánimas - Berra	Juan Martínez de Berra	Antonio de Zuloaga	AQS Poder o Causa hubiere	N/A	N/A	3 frangotes sencillos / demasia de 1 frangote sencillos	APLICA	Cuyo valor importó 93, 600 maravedies (70, 200 y 23, 400)
8	Maximiliano Cortés		Las ánimas - Berra	Maximiliano Cortés	Juan de Langarica	Diego Alonso Toscano	Juan Clis Miluti	N/A	1 frangote sencillo / 1 tercio de frangote	APLICA	Cuyo valor importó 31, 200 maravedies (23, 400 y 7, 800)
9	Maximiliano Cortés		Las ánimas - Berra	Maximiliano Cortés	José de Sayas	Juan Clis Miluti	N/A	N/A	3 frangotes sencillos / demasia de medio frangote sencillo	APLICA	Cuyo valor importó 81, 900 maravedies (70, 200 y 11, 700)
10	Maximiliano Cortés		Las ánimas - Berra	Maximiliano Cortés	Fernando Masibradi	Juan de Langarica	Juan de Berrotaran (el joven)	N/A	1 frangote sencillo	APLICA	Cuyo valor importó 23, 400 maravedies
11	Juan de Langarica	Pedro Colarte	Las ánimas - Berra	Juan de Langarica	Juan de Berrotaran y Alzate	Pedro de Elossu	N/A	N/A	5 frangotes sencillos / 36 marquetas de cera sencillas / 29 marquetas dichas sencillas	APLICA	Cuyo valor importó 388, 635 maravedies (117, 000 / 150, 444 y 121, 191)

12	Juan de Berrotaran y Alzate		Las ánimas - Berra	Juan de Berrotaran y Alzate	Miguel Antonio de Berrotaran	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	S.Tomás de Castilla	12 frangotes sencillos / 5 barriles medio quintaleños / 1 cajoncillo / 10 marquetas de cera sencillas / 2 balones de papel / 13 barriles medio quintaleños / 23 cajones (8 forrados y 15 toscos) todo con mercerías / demasia considerada en 2 frangotes sencillos	N/A	Cuyo valor importó 735, 859 maravedíes (280, 800 / 35, 520 / 3, 135 / 41, 790 / 13, 372 / 92, 352 / 93, 600 / 128, 490 / 46, 800)
13	Juan de Berrotaran y Alzate	Joseph Barón de Berrieza	Las ánimas - Berra	Joseph Barón de Berrieza	AQS Poder o Causa hubiere	N/A	N/A	S.Tomás de Castilla	5 frangotes sencillos / 1 cajón forrado / 6 balones de papel	N/A	Cuyo valor importó 168, 816 maravedíes (117, 000 / 11, 700 / 40, 116)
14	Juan de Berrotaran y Alzate		Las ánimas - Berra	Juan de Berrotaran y Alzate	Miguel Antonio de Berrotaran	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	S.Tomás de Castilla	5 frangotes sencillos / 33 marquetas de cera / demasia de los frangotes considerada en 3	N/A	Cuyo valor importó 325, 107 maravedíes (117, 000 / 137, 907 / 70, 200)
15	Juan de Berrotaran y Alzate	Feliciano de Larralde	Las ánimas - Berra	Juan de Berrotaran y Alzate	Miguel Antonio de Berrotaran	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	S.Tomás de Castilla	2 frangotes sencillos	N/A	Cuyo valor importó 46, 800 maravedíes
16	Juan de Goicochea	Juan de Galdona	Las ánimas - Berra	Juan de Berrotaran y Alzate	Miguel Antonio de Berrotaran	Juan de Langarica	N/A	S.Tomás de Castilla	315 azadas	N/A	Cuyo valor importó 21, 420 maravedíes
17	Luis Pérez de Valenzuela	Feliciano de Larralde	Las ánimas - Berra	Juan de Berrotaran y Alzate	Miguel Antonio de Berrotaran	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	S.Tomás de Castilla	2 frangotes sencillos / 2 frangotes sencillos / 9 marquetas de cera sencillas / demasia considerada en 2 y medio frangotes	N/A	Cuyo valor importó 189, 711 maravedíes (46, 800 / 46, 800/ 37, 611 / 58, 500)
18	Agustín de Ortega		Las ánimas - Berra	Juan de Berrotaran y Alzate	Juan de Langarica	Miguel de Berrotaran	N/A	S.Tomás de Castilla	2 frangotes sencillos	N/A	Cuyo valor importó 46, 800 maravedíes
19	Juan de Berrotaran y Alzate	Juan de Langarica	Las ánimas - Berra	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	Juan de Berrotaran	N/A	S.Tomás de Castilla	1 cajón	N/A	Cuyo valor importó 11, 700 maravedíes
20	Juan de Berrotaran y Alzate		Las ánimas - Berra	Juan de Berrotaran y Alzate	Miguel Antonio de Berrotaran	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	S.Tomás de Castilla	4 frangotes sencillos / 3 cajones forrados / 1 barril / demasia considerada en medio frangote	N/A	Cuyo valor importó 147, 504 maravedíes (93, 600 / 35, 100 / 7, 104 / 11, 700)
21	Juan Eusebio García Negrete		Las ánimas - Berra	Juan de Berrotaran y Alzate	Miguel Antonio de Berrotaran	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	S.Tomás de Castilla	38 marquetas de cera sencillas / demasia considerada en 6 marquetas	N/A	Cuyo valor importó 183, 876 maravedíes
22	Juan de Berrotaran y Alzate	Joseph Barón de Berrieza	Las ánimas - Berra	Joseph Barón de Berrieza	AQS Poder o Causa hubiere	N/A	N/A	S.Tomás de Castilla	35 marquetas de cera sencillas / demasia considerada en 4	N/A	Cuyo valor importó 167, 160 maravedíes (parece que se cobraron 40 marquetas)
23	Juan de Berrotaran y Alzate	Herederos del cap. Pedro López de Ramales	Las ánimas - Berra	Joseph Barón de Berrieza	AQS Poder o Causa hubiere	N/A	N/A	S.Tomás de Castilla	1 frangote sencillo / 1 cajón forrado / 10 marquetas de cera	N/A	Cuyo valor importó 65, 190 maravedíes (23, 400 / 00 / 41, 790) No se saca valor del cajón de libros por no causar derecho que el uno de avería que ha satisfecho
24	Juan de Berrotaran y Alzate	Diego de Peña Ceballos	Las ánimas - Berra	Juan de Berrotaran y Alzate	Miguel Antonio de Berrotaran	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	S.Tomás de Castilla	2 frangotes sencillos	N/A	Cuyo valor importó 46, 800 maravedíes
25	Juan de Berrotaran y Alzate		Las ánimas - Berra	Juan de Berrotaran y Alzate	Miguel Antonio de Berrotaran	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	S.Tomás de Castilla	4 frangotes sencillos / 2 cajones aforrados / 15 marquetas de cera / demasia considerada en frangote y medio	N/A	Cuyo valor importó 225, 651 maravedíes (93, 600 / 34, 266 / 62, 685 / 35, 100)
26	Juan de Berrotaran y Alzate	Francisco Saenz de Suazo y Andres Martínez de Murguía	Las ánimas - Berra	Juan de Berrotaran y Alzate	Miguel Antonio de Berrotaran	Diego Alonso Toscano	N/A	S.Tomás de Castilla	30 marquetas de cera	N/A	Cuyo valor importó 125, 370 maravedíes
27	Francisco Saenz de Suazo	Cuenta y riesgo propio y Andrés Martínez de Murguía	Las ánimas - Berra	Juan de Berrotaran y Alzate	Miguel Antonio de Berrotaran	Diego Alonso Toscano	N/A	S.Tomás de Castilla	2 frangotes sencillos / 1 cajón aforrado	APLICA	Cuyo valor importó 58, 500 (46, 800 / 11, 700)
28	Juan de Berrotaran y Alzate	Joseph de Ezeberri y Lizasoain	Las ánimas - Berra	Juan de Berrotaran y Alzate	Miguel Antonio de Berrotaran	Juan de Langarica	N/A	S.Tomás de Castilla	16 balones de papel	APLICA	Cuyo valor importó 106, 976 maravedíes
29	Diego de Peña		Las ánimas - Berra	Juan de Berrotaran y Alzate	Miguel Antonio de Berrotaran	Juan de Langarica	N/A	S.Tomás de Castilla	28 marquetas de cera sencillas / demasia considerada en 3 marquetas	APLICA	Cuyo valor importó 129, 549 maravedíes
30	Lucrecia de la Torre	Juan Sánchez de Londoño	Las ánimas - Berra	Juan de Berrotaran y Alzate	Miguel Antonio de Berrotaran	Juan de Langarica	N/A	S.Tomás de Castilla	15 marquetas de cera / demasia considerada en 4 marquetas	APLICA	Cuyo valor importó 79, 401 maravedíes
31	Ramón de Torrezar		Las ánimas - Berra	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	Juan de Berrotaran	N/A	N/A	4 frangotes sencillos / 70 marquetas de cera / 50 balones de papel / demasia considerada en 4 marquetas	N/A	Cuyo valor importó 737, 146 maravedíes (93, 600 / 292, 530 / 334, 300 / 16, 716)
32	Juan de Langarica	Diego Benitez de Carvajal	Las ánimas - Berra	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	Juan de Berrotaran	N/A	N/A	2 frangotes sencillos	N/A	Cuyo valor importó 46, 800 maravedíes
33	Juan de Langarica	Simón de Zearsolo	Las ánimas - Berra	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	Juan de Berrotaran	Juan Martínez de Berra	N/A	241 azadas y dos barricas de herraje	N/A	Cuyo valor importó 27, 014 maravedíes
34	Juan de Langarica	Ramón de Torrezar	Las ánimas - Berra	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	Juan de Berrotaran	N/A	N/A	1 cajón forrado de 4 encarga / 1 cajón de 2 encarga	APLICA	Cuyo valor importó 35, 100 maravedíes (11, 700 / 23, 400)
35	Pedro Jiménez de Retamal		Las ánimas - Berra	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	Juan de Berrotaran	N/A	N/A	48 marquetas de cera / demasia considerada en 3 marquetas	N/A	Cuyo valor importó 213, 129 maravedíes

36	Juan de Langarica		Las ánimas - Berra	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	Juan de Berrotaran	N/A	N/A	3 frangotes sencillos / demasía considerada en 1 sencillo	N/A	Cuyo valor importó 93, 600 maravedíes
37	Lorenzo López de Ezeiza	Juan de Berrotaran y Alzate	Las ánimas - Berra	Juan de Berrotaran y Alzate	Miguel Antonio de Berrotaran	Juan de Langarica	N/A	S.Tomás de Castilla	1 frangote sencillos / 1 frangote sencillos / demasía considerada en 2 frangotes sencillos (2 de 4)	N/A	Cuyo valor importó 93, 600 maravedíes
38	Lorenzo López de Ezeiza		Las ánimas - Berra	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	Juan de Berrotaran	N/A	S.Tomás de Castilla	6 frangotes sencillos / demasía considerada en 2 frangotes sencillos (2 de 4)	N/A	Cuyo valor importó 187, 200 maravedíes
39	Juan de Langarica	Juan de Aranibar	Las ánimas - Berra	Juan de Langarica	Juan Antonio de Padilla	Pedro de Elossu	N/A	N/A	2 frangotes sencillos / 1 frangote doble / un cajoncillo aforrado de ocho encarga / demasía considerada en 1 frangote	N/A	Cuyo valor importó 128, 700 maravedíes (46, 800 / 46, 800 / 11, 700 / 23, 400)
40	Juan de Langarica		Las ánimas - Berra	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	Juan de Berrotaran	N/A	N/A	1 frangote sencillo	N/A	Cuyo valor importó 23, 400 maravedíes
41	Diego de Barrios	Maximiliano Cortés	Las ánimas - Berra	Maximiliano Cortés	AQS Poder o Causa hubiere	N/A	N/A	N/A	2 frangotes sencillos / demasía considerada en 1 frangotes	APLICA	Cuyo valor importó 70, 200 maravedíes
42	Maximiliano Cortés		Las ánimas - Berra	Maximiliano Cortés	José de Sayas	Juan Clis Miluti	N/A	N/A	medio frangote sencillo	APLICA	Cuyo valor importó 11, 700 maravedíes
43	Juan de Langarica	Luisa de Medina	Las ánimas - Berra	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	Juan de Berrotaran	N/A	N/A	1 frangote doble y 1 sencillo	N/A	Cuyo valor importó 70, 200 maravedíes
44	Juan de Langarica	Juan Ruiz de Ahumada	Las ánimas - Berra	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	Juan de Berrotaran	N/A	N/A	3 frangotes sencillos / demasía considerada en 2 frangotes sencillos	N/A	Cuyo valor importó 117, 000 maravedíes
45	Sebastián de Arria		Las ánimas - Berra	Joseph de Arria	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	N/A	N/A	1 frangote sencillo	N/A	Cuyo valor importó 23, 400 maravedíes
46	Juan de Langarica		Las ánimas - Berra	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	Juan de Berrotaran	N/A	N/A	1 frangote sencillo	N/A	Cuyo valor importó 23, 400 maravedíes
47	Lorenzo López de Ezeiza		Las ánimas - Berra	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	Juan de Berrotaran	N/A	N/A	25 balones de papel	N/A	Cuyo valor importó 167, 150 maravedíes
48	Juan de Langarica		Las ánimas - Berra	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	Juan de Berrotaran	N/A	N/A	2 frangotes sencillos	N/A	Cuyo valor importó 46, 800 maravedíes
49	Cap. Francisco Antonio de Andrade	Lic. Francisco del Bien	Las ánimas - Berra	Cap. Francisco Antonio de Andrade	Lázaro de la Mota	Juan Antonio Hugo	Juan Martínez de Berra	N/A	1 frangote sencillo / 20 balones de papel	APLICA	Cuyo valor importó 157, 120 (23, 400 / 133, 720)
50	Cap. Francisco Antonio de Andrade	Andrés de Fuentes	Las ánimas - Berra	Cap. Francisco Antonio de Andrade	Lázaro de la Mota	Diego Alonso Toscano	N/A	N/A	3 cajones toscos	N/A	Cuyo valor importó 51, 399 maravedíes
51	Cap. Francisco Antonio de Andrade	Contador Lázaro de León	Las ánimas - Berra	Cap. Francisco Antonio de Andrade	Lázaro de la Mota	Diego Alonso Toscano	N/A	N/A	1 cajón tosco / 3 barriles, (2 medio quintaleños y uno más pequeño)	APLICA	Cuyo valor importó 26, 324 (8, 566 / 17, 758)
52	Cap. Francisco Antonio de Andrade		Las ánimas - Berra	Cap. Francisco Antonio de Andrade	Lázaro de la Mota	Jacinto Correa Benavides	N/A	N/A	3 frangotes sencillos / demasía considerada en un cuarto de frangote	APLICA	Cuyo valor importó 76 0 050 (70, 200 / 5, 850)
53	Juan Miluti		Las ánimas - Berra	Juan Miluti	AQS Poder o Causa hubiere	N/A	N/A	N/A	1 frangote doble	APLICA	Cuyo valor importó 46, 800 maravedíes
54	Juan Martínez de Berra	Cap. Gonzalo de Oviedo	Las ánimas - Berra	Juan Martínez de Berra	Juan Miluti	Domingo Antonio Sotelo Figueroa	N/A	N/A	1 cajón tosco de cuatro encarga	N/A	Cuyo valor importó 4, 288 maravedíes
55	García González de Lucena		Las ánimas - Berra	Juan Antonio de Padilla	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	N/A	N/A	2 cajones y 2 petacas con libros	N/A	De que no se saca valor por ser cosa qu eno causa más derecho que el uno por ciento de havería que ya deja satisfecho
56	Juan de Langarica	García González de Lucena	Las ánimas - Berra	Juan de Langarica	Juan Antonio de Padilla	Pedro de Elossu	N/A	N/A	2 frangotes sencillos	APLICA	Cuyo valor importó 46, 800 maravedíes
57	Fray Ambrosio de Ypenza		Las ánimas - Berra	Fray Ambrosio de Ypenza	Provincial del convento de Sto. Domingo de Guatemala	N/A	N/A	S.Tomás de Castilla	1 frangotillo “retulado” / 1 marqueta de cera sencilla / 1 baúl aforrado / 1 cajoncito “retulado Sto Domingo de Guatemala” / un cajón de libros “retulado D. Joseph Baron de Berrieza caballero del orden de Calatrava”	N/A	De que no se saca valor alguno por haverse dado el despacho de gracia hasta del uno por ciento de havería en consideración a ser para el servicio del culto divino y uso de los religiosos de la mision que pasa a expensas de su magestad
58	Juan de Berrotaran y Alzate		Las ánimas - Berra	Juan de Berrotaran y Alzate	Miguel Antonio de Berrotaran	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	S.Tomás de Castilla	4 frangotes sencillos / demasía considerada en 2 frangotes y medio	APLICA	Cuyo valor importó 152, 100 maravedíes (93, 600 / 58, 500)
59	Juan Antonio Hugo	Francisco José de Villavicencio	Las ánimas - Berra	Juan Antonio Hugo	Juan de Langarica	Juan de Berrotaran	N/A	N/A	1 frangote sencillo / 1 cajoncito de cuatro encarga	APLICA	Cuyo valor impor´to 31, 966 maravedíes(23, 400 / 8, 566)
60	Juan Antonio Hugo	Bartolomé Marquez Pacheco	Las ánimas - Berra	Juan Antonio Hugo	Francisco Antonio (piloto)	Diego Alonso Toscano	N/A	N/A	1 frangote sencillo	APLICA	Cuyo valor importó 23, 400 maravedíes
61	Juan Antonio Hugo	Andrés Pérez de Rivera	Las ánimas - Berra	Juan Antonio Hugo	Juan de Langarica	Diego Alonso Toscano y Juan Antonio Hugo (el joven)	N/A	N/A	1 frangote sencillo / 1 frangote sencillo / demasía considerada en medio frangote	APLICA	Cuyo valor importó 58, 500 (46, 800 / 11, 700)

62	Juan de Langarica	Pedro Colarte	Las ánimas - Berra	Juan de Langarica	Juan de Berrotaran y Alzate	Pedro de Elossu	N/A	N/A	1 frangote sencillo	APLICA	Cuyo valor importó 23, 400 maravedies
63	Diego de Barrios		Las ánimas - Berra	Francisco Manuel González y Diego Alonso Toscano	Juan Antonio Hugo	Juan de Berrotaran	N/A	S.Tomás de Castilla	5 frangotes sencillos / demasia considerada en 1 frangotes	N/A	Cuyo valor importó 140, 400 maravedies (117, 000 / 23, 400)
64	Juan de Langarica	García González de Lucena	Las ánimas - Berra	Juan de Langarica	Juan Antonio de Padilla	Pedro de Elossu	N/A	N/A	1 frangote sencillo	N/A	Cuyo valor importó 23, 400 maravedies
65	Juan Ruiz de Ahumada		Las ánimas - Berra	Diego Alonso Toscano	Juan de Langarica	Francisco Antonio (piloto)	N/A	N/A	1 frangote sencillo	APLICA	Cuyo valor importó 23, 400 maravedies
66	Diego de Barrios de la Rosa y Soto		Las ánimas - Berra	Diego Alonso Toscano	Juan Antonio Hugo	Juan de Langarica	Juan de Berrotaran	S.Tomás de Castilla	6 frangotes sencillos / 1 cajón tosco de carga	APLICA	Cuyo valor importó 174, 666 maravedies (140, 400 / 34, 266)
67	Andrés Pérez de Rivera		Las ánimas - Berra	Diego Alonso Toscano	Juan de Langarica	Manuel Luis Toscano	N/A	N/A	3 frangotes sencillos / demasia considerada en 1 frangote y medio	N/A	Cuyo valor importó 105, 300 maravedies(70, 200 / 35, 100)
68	Diego Alonso Toscano		Las ánimas - Berra	Diego Alonso Toscano	Juan Antonio Hugo	Juan de Langarica	Juan de Berrotaran	N/A	5 frangotes sencillos / 1 cajón de uno encarga / 1 cajón de 2 encarga / 10 barriles medio quintaleños / 40 marquetas de cera / 25 balones de papel / 17 cajones toscos (15 de 2 encarga y 2 de 4 encarga) / 2 frangotes sencillos / 1 frangote doble y 2 sencillos / 2 cajones toscos de a 2 encarga / 10 marquetas de cera / 1 cajón tosco de 2 encarga / 2 barriles medio quintaleños / demasia considerada en 1 frangote / otra en 1 frangote	APLICA	Cuyo valor importó 1, 107, 374 maravedies (117, 000 / 34, 266 / 17, 133 / 41, 790 / 167, 160 / 167, 150 / 274, 128 / 46, 800 / 93, 600 / 34, 266 / 41, 790 / 17, 133 / 8, 358 / 23, 400 / 23, 400)
69	Joseph Ravachero		Las ánimas - Berra	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	Juan de Berrotaran	N/A	N/A	1 frangote sencillo	APLICA	Cuyo valor importó 23, 400 maravedies
70	Melchor Ortiz	Bartolomé Torralvo	Las ánimas - Berra	Melchor Ortiz	Vicente Díaz	Juan de Hugo (Antonio)	N/A	S.Tomás de Castilla	12 sombrereras con 3 sombreros de Castilla cada una	APLICA	Cuyo valor importó 4, 179 maravedies
71	Fray Francisco de la Natividad		Las ánimas - Berra	Fray Francisco de la Natividad	Fray Miguel de la Madre de Dios	Juan Antonio de Jesús y María	N/A	S.Tomás de Castilla	6 cajones de libros	N/A	De que no se saca valor por habersele dado el despacho libre hasta del uno por ciento de averia
72	Joseph Rodríguez	Pedro Vidal	Las ánimas - Berra	Francisco Ahumada	Juan Antonio Hugo	Juan de Langarica	N/A	N/A	60 cajones de clavos mochos	N/A	Cuyo valor importó 188, 100 maravedies
73	Fray Ambrosio de Ypenza		Las ánimas - Berra	Fray Ambrosio de Ypenza	Provincial del convento de Sto. Domingo de Guatemala	N/A	N/A	S.Tomás de Castilla	1 frangotillo	N/A	De que no se saca valor por habersele dado el despacho libre hasta del uno por ciento de averia
74	Diego de Barrios de la Rosa y Soto		Las ánimas - Berra	Diego Alonso Toscano	Juan Antonio Hugo	Juan de Langarica	Juan de Berrotaran	S.Tomás de Castilla	2 frangotes dobles	N/A	Cuyo valor importó 93, 600 maravedies
75	Juan Tomás Miluti		Las ánimas - Berra	Juan Tomás Miluti	AQS Poder o Causa hubiere	N/A	N/A	N/A	562 azadas de fierro / 5 cajones de hachas de fierro (en cada uno 50) / 58 palas de fierro	N/A	Cuyo valor importó 167, 640 maravedies (68, 564 / 92, 000 / 7, 076)
76	Rodrigo de Lanz	Juan Tomás Miluti	Las ánimas - Berra	Juan Tomás Miluti	AQS Poder o Causa hubiere	N/A	N/A	N/A	98 cajones de herraje	N/A	Cuyo valor importó 307, 230 maravedies
77	Rodrigo de Lanz	Juan Tomás Miluti	Las ánimas - Berra	Juan Tomás Miluti	AQS Poder o Causa hubiere	N/A	N/A	N/A	16 cajones ordinarios de herraje	APLICA	Cuyo valor importó 50, 160 maravedies
78	Juan Tomás Miluti		Las ánimas - Berra	Juan Tomás Miluti	AQS Poder o Causa hubiere	N/A	N/A	N/A	8 frangotes sencillos / 1 cajón tosco de 4 encarga / demasia considerada en 6 frangotes / otra considerada en 1 cajón de a cuatro tosco	N/A	Cuyo valor importó 344, 732 maravedies (187, 200 / 8, 566 / 140, 400 / 8, 566)
79	Juan Tomás Miluti	Juan de Berrotaran y Alzate	Las ánimas - Berra	Juan de Berrotaran y Alzate	Miguel Antonio de Berrotaran	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	S.Tomás de Castilla	1 frangote sencillo	N/A	Cuyo valor importó 23, 400 maravedies
80	Juan Miluti		Las ánimas - Berra	Diego Alonso Toscano	Juan Antonio Hugo	Juan de Berrotaran	Juan de Langarica	N/A	4 frangotes dobles	N/A	Cuyo valor importó 187, 200 maravedies
81	José Blanqueto		Las ánimas - Berra	Juan Antonio Hugo	Juan de Berrotaran y Alzate	Juan de Langarica	N/A	N/A	8 barriles medio quintaleños	N/A	Cuyo valor importó 56, 832 maravedies
82	Diego Centeno y Ordóñez	José López	Las ánimas - Berra	Miguel Antonio de Berrotaran	Juan de Berrotaran y Alzate	Juan de Langarica	N/A	N/A	1 cajón tosco	N/A	Cuyo valor importó 8, 566 maravedies
83	Diego de Ruedas		Las ánimas - Berra	Diego de Ruedas	Diego Alonso Toscano	Juan Cordero	Juan de Berrotaran	N/A	19 cajoncillos ordinarios de seis encarga / 14 marquetas de cera / demasia considerada en otra carga de ellos	N/A	Cuyo valor importó 201, 281 maravedies (108, 509 / 58, 506 / 34, 266)

84	Luis Panes*	Joseph de Aguilar y Rebolledo	Las ánimas - Berra	Joseph de Aguilar y Rebolledo	AQS Poder o Causa hubiere	N/A	N/A	N/A	60 marquetas de cera / cuatro cajones con vidrieras / demasía considerada en 15 marquetas	N/A	Cuyo valor importó 381, 957 maravedies (250, 740 / 62, 685 / 68, 532)
85	Joseph Rodríguez		Las ánimas - Berra	Joseph Rodríguez	Juan Antonio Hugo	Juan de Langarica	N/A	S.Tomás de Castilla	2 petacas de a 4 encarga	N/A	Cuyo valor importó 23, 400 maravedies
A1	Juan de Berrotaran y Alzate		Sta. Barbara - Sotelo	Juan de Berrotaran y Alzate	AQS Poder o Causa hubiere	N/A	N/A	N/A	1 frangote sencillo	N/A	Pagó por la Aba 437 maravedies (43 0 700) // Cumplido de todos derechos que se cobran en esta Real aduana 3, 984 maravedies plata
B1	José Morales Negrete		Sta. Barbara - Sotelo	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	Juan de Berrotaran	N/A	N/A	3 cajoncitos pequeños	N/A	Pagó por la Aba 78 maravedies (7 0 850) // Al almoxo 516 m de plata // Bolsillo de SMG 117 // Consulado, Lonja uno al milla 0, 080 //
1	Ignacio Elizondo	Pedro* de Echeverría	Sta. Barbara - Sotelo	Juan de Berrotaran y Alzate	Juan de Langarica	Miguel de Berrotaran	Diego Alonso Toscano	N/A	38 cajones de herraje / 10 cajones de clavo motro	APLICA	Cuyo valor importó 96, 000 maravedies (76, 000 / 20, 000)
2	Juan de Berastegui		Sta. Barbara - Sotelo	Joseph Barón de Berrieza	Juan de Berrotaran y Alzate	Juan de Langarica	N/A	S.Tomás de Castilla	3 frangotes sencillos / 35 marquetas de cera / 15 marquetas de cera / demasía de los frangotes (medio)	APLICA	Cuyo valor importó 290, 850 maravedies (70, 200 / 146, 265 / 62, 685 / 11, 700)
3	Andrés Martínez de Murguía		Sta. Barbara - Sotelo	Juan de Berrotaran y Alzate	Juan de Langarica	Diego Alonso Toscano	N/A	Puerto de Honduras	245 cavos de fierro hijuela	APLICA	Cuyo valor importó 53, 040 maravedies
4	Andrés Martínez de Murguía	Antonia de Araoz	Sta. Barbara - Sotelo	Juan de Berrotaran y Alzate	Juan de Langarica	Diego Alonso Toscano	N/A	Puerto de Honduras	274 azadas de fierro	APLICA	Cuyo valor importó 18, 632 maravedies
5	Juan Martínez de Berra	Cuenta y riesgo propio y del Cap. Antonio de Urdinola	Sta. Barbara - Sotelo	Juan Martínez de Berra	Antonio de Zuloaga	AQS Poder o Causa hubiere	N/A	N/A	2 frangotes sencillos	APLICA	Cuyo valor importó 46, 800 maravedies
6	Juan Martínez de Berra	Lic. Francisco del Bien	Sta. Barbara - Sotelo	Juan Martínez de Berra	Juan Antonio Hugo	N/A	N/A	N/A	1 frangote sencillo / 1 envoltorio pequeño	APLICA	Cuyo valor importó 31, 200 maravedies (23, 400 y 7, 800)
7	Juan de Berrotaran y Alzate		Sta. Barbara - Sotelo	Juan de Berrotaran y Alzate	Miguel Antonio de Berrotaran	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	S.Tomás de Castilla	7 frangotes sencillos / 6 cajones de clavazon / 10 marquetas de cera / 15 balones de papel / 2 cajones forrados	N/A	Cuyo valor importó 341, 280 maravedies (163, 800 / 12, 000 / 41, 790 / 100, 290 / 23, 400)
8	Lorenzo López de Ezeiza	Ignacio Cameros	Sta. Barbara - Sotelo	Juan de Berrotaran y Alzate	Miguel Antonio de Berrotaran	Juan de Langarica	N/A	S.Tomás de Castilla	30 balones de papel	N/A	Cuyo valor importó 200, 580 maravedies
9	Juan de Berrotaran y Alzate	Herederos del cap. Pedro López de Ramales	Sta. Barbara - Sotelo	Joseph Barón de Berrieza	AQS Poder o Causa hubiere	N/A	N/A	S.Tomás de Castilla	1 frangote sencillo / 20 marquetas de cera	N/A	Cuyo valor importó 106, 980 maravedies (23, 400 / 83, 580)
10	Juan de Berrotaran y Alzate	Joseph Barón de Berrieza	Sta. Barbara - Sotelo	Joseph Barón de Berrieza	AQS Poder o Causa hubiere	N/A	N/A	S.Tomás de Castilla	2 frangotes sencillos / 30 marquetas de cera / demasía considerada en 2 marquetas	N/A	Cuyo valor importó 172, 170 maravedies (46, 800 / 125, 370)
11	Juan de Berrotaran y Alzate		Sta. Barbara - Sotelo	Juan de Berrotaran y Alzate	Miguel Antonio de Berrotaran	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	S.Tomás de Castilla	5 frangotes sencillos / 2 cajones toscos / demasía considerada en medio frangote	N/A	Cuyo valor importó 162, 966 maravedies (117, 000 / 34, 266 / 11, 700)
12	Juan de Berrotaran y Alzate	Diego de Barrios (el joven - de la Rosa y Soto)	Sta. Barbara - Sotelo	Juan de Berrotaran y Alzate	Miguel Antonio de Berrotaran	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	S.Tomás de Castilla	200 azadas	N/A	Cuyo valor importó 13, 600 maravedies
13	Juan de Berrotaran y Alzate	Francisco Saenz de Suazo y Andres Martínez de Murguía	Sta. Barbara - Sotelo	Juan de Berrotaran y Alzate	Miguel Antonio de Berrotaran	Diego Alonso Toscano	N/A	S.Tomás de Castilla	30 marquetas de cera	APLICA	Cuyo valor importó 125, 370 maravedies
14	Juan de Berrotaran y Alzate	Joseph de Ezeberri y Lizasoain	Sta. Barbara - Sotelo	Juan de Berrotaran y Alzate	Miguel Antonio de Berrotaran	Juan de Langarica	N/A	S.Tomás de Castilla	12 balones de papel	APLICA	Cuyo valor importó 80, 232 maravedies
15	Diego de Peña		Sta. Barbara - Sotelo	Juan de Berrotaran y Alzate	Miguel Antonio de Berrotaran	Juan de Langarica	N/A	S.Tomás de Castilla	28 marquetas de cera / demasía considerada en 4 marquetas	APLICA	Cuyo valor importó 133, 728 maravedies
16	Lucrecia de la Torre	Juan Sánchez de Londoño	Sta. Barbara - Sotelo	Juan de Berrotaran y Alzate	Miguel Antonio de Berrotaran	Juan de Langarica	N/A	S.Tomás de Castilla	15 marquetas de cera / 1 frangote sencillo / demasía considerada en 3 marquetas	APLICA	Cuyo valor importó 98, 622 maravedies (62, 685 / 23, 400 / 12, 537)
17	Juan de Langarica	Juan Ruiz de Ahumada	Sta. Barbara - Sotelo	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	Juan de Berrotaran	N/A	N/A	1 frangote sencillo	APLICA	Cuyo valor importó 23, 400 maravedies
18	Juan de Langarica	Francisco (Saenz) Suazo	Sta. Barbara - Sotelo	Juan de Langarica	Juan Antonio de Padilla	Pedro de Elossu	N/A	N/A	2 frangotes sencillos	APLICA	Cuyo valor importó 46, 800 maravedies
19	Juan de Langarica	Juan de Aranibar	Sta. Barbara - Sotelo	Juan de Langarica	Juan Antonio de Padilla	Pedro de Elossu	N/A	N/A	2 frangotes sencillos	N/A	Cuyo valor importó 46, 800 maravedies

20	Juan de Langarica	Por cuenta y riesgo propio y de Bernarda (de la Cuesta y Saabedra)	Sta. Barbara - Sotelo	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	Juan de Berrotaran	N/A	N/A	2 frangotes sencillos / 1 frangote sencillos / 1 cajón aforrado /	APLICA	Cuyo valor importó 81, 900 maravedíes (46, 800 / 23, 400 / 11, 700)
21	Juan de Langarica	Luisa de Medina	Sta. Barbara - Sotelo	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	Juan de Berrotaran	N/A	N/A	1 frangote doble y 1 sencillo	APLICA	Cuyo valor importó 70, 200 maravedíes
22	Juan de Langarica		Sta. Barbara - Sotelo	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	Juan de Berrotaran	N/A	N/A	1 frangote sencillo	N/A	Cuyo valor importó 23, 400 maravedíes
23	Juan de Langarica	Dr. Gerónimo Alexandro	Sta. Barbara - Sotelo	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	Juan de Berrotaran	N/A	N/A	3 frangotes sencillos	N/A	Cuyo valor importó 70, 200 maravedíes
24	Juan de Langarica	Felipe Colarte	Sta. Barbara - Sotelo	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	Juan de Berrotaran	N/A	N/A	46 marquetas de cera	APLICA	Cuyo valor importó 192, 234 maravedíes
25	Sebastián de Arria		Sta. Barbara - Sotelo	Joseph de Arria	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	N/A	N/A	1 frangote sencillo / 32 marquetas de cera / 12 balones de papel	N/A	Cuyo valor importó 237, 360 maravedíes (23, 400 / 133, 728 / 80, 232)
26	Juan de Langarica	Diego Benitez de Carvajal	Sta. Barbara - Sotelo	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	Juan de Berrotaran	N/A	N/A	50 marquetas de cera	N/A	Cuyo valor importó 208, 950 maravedíes
27	Juan de Langarica		Sta. Barbara - Sotelo	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	Juan de Berrotaran	N/A	N/A	1 frangote sencillo	N/A	Cuyo valor importó 23, 400 maravedíes
28	Pedro Jiménez de Retamal		Sta. Barbara - Sotelo	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	Juan de Berrotaran	N/A	N/A	47 marquetas de cera / demasia considerada en 2 marquetas	N/A	Cuyo valor importó 204, 771 maravedíes
29	Diego de Barrios	Maximiliano Cortés	Sta. Barbara - Sotelo	Maximiliano Cortés	AQS Poder o Causa hubiere	N/A	N/A	N/A	2 frangotes sencillos	APLICA	Cuyo valor importó 46, 800 maravedíes
30	Juan de Berrotaran y Alzate		Sta. Barbara - Sotelo	Juan de Berrotaran y Alzate	Miguel Antonio de Berrotaran	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	S.Tomás de Castilla	1 frangote sencillo	APLICA	Cuyo valor importó 23, 400 maravedíes
31	Juan de Langarica	Pedro de Galdona	Sta. Barbara - Sotelo	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	Juan de Berrotaran	N/A	N/A	34 cajoncillos de herraje	APLICA	Cuyo valor importó 68, 000 maravedíes
32	Juan de Langarica	Juan Antonio de Padilla	Sta. Barbara - Sotelo	Juan Antonio de Padilla	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	N/A	N/A	3 frangotes sencillos / demasia considerada en 1 frangote	N/A	Cuyo valor importó 93, 600 maravedíes
33	Lorenzo López de Ezeiza	Juan Antonio de Padilla	Sta. Barbara - Sotelo	Juan Antonio de Padilla	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	N/A	N/A	88 marquetas de cera	APLICA	Cuyo valor importó 368, 752 maravedíes
34	García González de Lucena	Juan Antonio de Padilla	Sta. Barbara - Sotelo	Juan Antonio de Padilla	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	N/A	N/A	2 frangotes sencillos	APLICA	Cuyo valor importó 46, 800 maravedíes
35	Cristóbal Melero		Sta. Barbara - Sotelo	Juan Antonio de Padilla	Pedro de Elossu	Juan de Langarica	N/A	N/A	9 cajones de herraje / 3 cajoncillos de a 10 encarga	N/A	Cuyo valor importó 78, 278 (68, 000 / 10, 278)
36	Juan de Langarica	Juan Antonio de Padilla	Sta. Barbara - Sotelo	Juan Antonio de Padilla	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	N/A	N/A	1 cajón tosco de 4 encarga	APLICA	Cuyo valor importó 8, 566 maravedíes
37	Juan Antonio Hugo	Lic. Francisco del Bien	Sta. Barbara - Sotelo	Juan Antonio Hugo	Jacinto Correa Benavides	Francisco Antonio (piloto)	N/A	N/A	20 balones de papel	APLICA	Cuyo valor importó 133, 720 maravedíes
38	Felipe Zavallos	Juan Cordero	Sta. Barbara - Sotelo	Juan Cordero	Diego Alonso Toscano	Juan de Langarica	N/A	N/A	1 baúl forrado encerado	APLICA	Cuyo valor importó 15, 600 maravedíes
39	Diego de Barrios		Sta. Barbara - Sotelo	Francisco Manuel González y Diego Alonso Toscano	Juan Antonio Hugo	Juan de Berrotaran	N/A	S.Tomás de Castilla	4 frangotes sencillos	N/A	Cuyo valor importó 93, 600 maravedíes
40	Juan de Langarica	Pedro Colarte	Sta. Barbara - Sotelo	Juan de Langarica	Juan de Berrotaran y Alzate	Pedro de Elossu	N/A	N/A	5 frangotes sencillos / 36 marquetas de cera / 14 marquetas dichas / demasia considerada en 1 frangote	APLICA	Cuyo valor importó 349, 350 maravedíes (117, 000 / 150, 444 / 58, 506 / 23, 400)
41	Leonor López del Clavo	Andrés Bandorne	Sta. Barbara - Sotelo	Juan de Langarica	Pedro de Elossu	Juan de Berrotaran	N/A	N/A	74 marquetas de cera / demasia considerada en 8 marquetas	APLICA	Cuyo valor importó 342, 678 maravedíes
42	Diego Alonso Toscano		Sta. Barbara - Sotelo	Diego Alonso Toscano	Juan Antonio Hugo	Juan de Langarica	Juan de Berrotaran	N/A	150 quintales de fierro planchuela / 335 cavos de fierro planchuela / 12 balones de papel / 18 barrillos medio quintaleños / 3 cajoncillos de 4 encarga / 1 frangote doble / 1 frangote doble / 2 frangotes sencillos / 5 frangotes sencillos / 1 frangote sencillos / 2 frangotes sencillos / demasia considerada en 1 / otra considerada en medio frangote	APLICA	Cuyo valor importó 819, 934 maravedíes (204, 000 / 72, 080 / 80, 232 / 75, 222 / 25, 700 / 46, 800 / 46, 800 / 46, 800 / 117, 000 / 23, 400 / 46, 800 / 23, 400 / 11, 700)

43	María Merino		Sta. Barbara - Sotelo	Diego Alonso Toscano	Juan de Langarica	Juan de Berrotaran	N/A	N/A	1 frangote sencillo	APLICA	Cuyo valor importó 23, 400 maravedies
44	Lucrecia de la Torre		Sta. Barbara - Sotelo	Diego Alonso Toscano	Juan de Berrotaran y Alzate	Miguel de Berrotaran	N/A	N/A	50 marquetas de cera	APLICA	Cuyo valor importó 208, 950 maravedies
45	Martín del Toro		Sta. Barbara - Sotelo	Juan de Berrotaran y Alzate	Miguel Antonio de Berrotaran	Juan de Langarica	N/A	S.Tomás de Castilla	3 cajones	N/A	De que no se saca valor por no causar más derecho que el uno por ciento de avería que ya deja satisfecho
46	Luis Pérez de Valenzuela		Sta. Barbara - Sotelo	Juan de Izaguirre	Juan de Bazagoitia	Juan de Berrotaran	N/A	N/A	200 botijuelas con 65 arrobas de aceite	APLICA	Cuyo valor importó 13, 585 maravedies
47	Joseph Rodríguez	Pedro Vidal	Sta. Barbara - Sotelo	Francisco Ahumada	Juan Antonio Hugo	Juan de Berrotaran	N/A	N/A	1, 000 botijuelas de aguardiente (de a 3 en arroba @)	N/A	Cuyo valor importó 69, 666 maravedies
48	Pedro Vidal		Sta. Barbara - Sotelo	Joseph Rodríguez	Juan Antonio Hugo	Juan de Langarica	N/A	N/A	400 botijuelas de aguardiente (de a 3 en arroba @)	N/A	Cuyo valor importó 27, 866 maravedies
49	Diego de Barrios de la Rosa y Soto		Sta. Barbara - Sotelo	Diego Alonso Toscano	Juan Antonio Hugo	Juan de Langarica	Juan de Berrotaran	S.Tomás de Castilla	1 frangote doble / 2 frangotes sencillos / 1 cajón arpillado de 6 en carga / 66 marquetas de cera	N/A	Cuyo valor importó 377, 214 maravedies (46, 800 / 46, 800 / 7, 800 / 275, 814)
50	Diego Alonso Toscano		Sta. Barbara - Sotelo	Diego Alonso Toscano	Manuel Luis Toscano	Juan Antonio Hugo	N/A	S.Tomás de Castilla	12 cajones toscos de a 2 encarga / 8 marquetas de cera	APLICA	Cuyo valor importó 239, 028 maravedies (205, 596 / 33, 432)
51	Joseph Rodríguez*	Pedro Vidal	Sta. Barbara - Sotelo	Francisco Ahumada	Juan Antonio Hugo	Juan de Langarica	N/A	N/A	100 cuñetes de alcaparra	N/A	Cuyo valor importó 41, 787 maravedies
52	Juan Francisco de Ezain	Juan Tomás Miluti	Sta. Barbara - Sotelo	Juan Tomás Miluti	AQS Poder o Causa hubiere	N/A	N/A	N/A	30 cajones de herraje	N/A	Cuyo valor importó 94, 050 maravedies
53	Rodrigo de Lanz	Juan Tomás Miluti	Sta. Barbara - Sotelo	Juan Tomás Miluti	AQS Poder o Causa hubiere	N/A	N/A	N/A	32 cajones de herraje	N/A	Cuyo valor importó 100, 320 maravedies
54	Rodrigo de Lanz	Juan Tomás Miluti	Sta. Barbara - Sotelo	Juan Tomás Miluti	AQS Poder o Causa hubiere	N/A	N/A	N/A	200 azadas de fierro	N/A	Cuyo valor importó 24, 400 maravedies
55	Juan Tomás Miluti		Sta. Barbara - Sotelo	Juan Tomás Miluti	AQS Poder o Causa hubiere	N/A	N/A	N/A	25 balones de papel	N/A	Cuyo valor importó 167, 150 maravedies
56	Sancho Ordoñez de Avilés		Sta. Barbara - Sotelo	Francisco Ahumada	Juan Antonio Hugo	Juan de Berrotaran	N/A	N/A	11 piezas de lona / 30 quintales de jarcia de todas menas / 10 quintales de fierro	N/A	De que no se saca valor por haberse dado despacho libre respecto del efecto a que han de servir
57	Leandro de Rivera	Juan Pablo de Herrera	Sta. Barbara - Sotelo	Juan de Berrotaran y Alzate	Juan de Langarica	Diego Alonso Toscano	N/A	N/A	2 frangotes sencillos / demás considerada en 1 frangote y medio	N/A	Cuyo valor importó 81, 900 maravedies (46, 800 / 35, 100)
58	Domingo Lorenzo (Ojitos)		Sta. Barbara - Sotelo	Domingo Lorenzo	Francisco Pérez de Rivera	Isidro de Zepeda	N/A	N/A	3 frangotes sencillos / 1 cajoncito tosco de 2 encarga	N/A	Cuyo valor importó 87, 333 maravedies (70, 200 / 17, 133)
59	Jacome de Armida	Francisco Pérez de Rivera	Sta. Barbara - Sotelo	Francisco Pérez de Rivera	Domingo Lorenzo	Jacome de Armida	N/A	N/A	2 cajoncillos toscos de 2 encarga	N/A	Cuyo valor importó 34, 266 maravedies
60	Juan Miluti		Sta. Barbara - Sotelo	Diego Alonso Toscano	Juan Antonio Hugo	Juan de Langarica	Juan de Berrotaran	N/A	1 frangote doble	APLICA	Cuyo valor importó 46, 800 maravedies
61	Joseph de Jaimes	Luis de Briones	Sta. Barbara - Sotelo	Joseph de Jaimes	Juan Antonio de Padilla	Juan de Mendieta	N/A	N/A	1 frangote sencillos / 1 cajón tosco de 2 encarga	N/A	Cuyo valor importó 40, 533 maravedies
62	Luis Panes*		Sta. Barbara - Sotelo	Joseph de Aguilar y Rebolledo	AQS Poder o Causa hubiere	N/A	N/A	N/A	70 marquetas de cera blanca	N/A	Cuyo valor importó 292, 530 maravedies
63	Maximiliano Cortés		Sta. Barbara - Sotelo	Diego de Ruedas	Diego Alonso Toscano	Juan Cordero	Juan de Berrotaran	N/A	1 frangote sencillos	N/A	Cuyo valor importó 23, 400 maravedies
64	Joseph Rodríguez	Pedro Vidal	Sta. Barbara - Sotelo	Joseph Rodríguez	Juan Antonio Hugo	Juan de Langarica	N/A	N/A	400 botijas de aguardiente (de a 3 en arroba @)	N/A	Cuyo valor importó 55, 594 maravedies

ANEXO 8: Modalidades de participación de los mercaderes mencionados en los registros de mercancías del tercer viaje

Fuente: Anexo 7

Langarica

Lugar como consignatario	# de reg.	Registros propios o ajenos	Papel realizado en la carga	Cadena de consignatarios utilizada	Factor(es) / cargador(es) involucrado(s). Número de registros en los que participan		
En primer lugar	40	9 registros a su nombre	7 registros los realiza a su nombre	En todos los casos : Langarica - Elossu - Berrotaran	Juan de Langarica (7)		
			1 registro lo hace junto con Bernarda de la Cuesta		Juan de Langarica y Bernarda de la Cuesta (1)		
			1 registro interviene un factor		Juan de Berrotaran y Alzate y Juan de Langarica (1)		
		31 registros son de terceros	19 interviene como factor	10 casos: Langarica-Elossu-Berrotaran	Diego Benítez de Carvajal (2) / Ramón de Torrezar (1) / Luisa de Medina (2) / Juan Ruíz de Ahumada (2) / Gerónimo Alexandro (1) / Felipe Colarte (1) / Pedro de Galdona (1)		
				5 casos: Langarica - Padilla - Elossu	Juan de Aranibar (2) / García González de Lucena (2) / Francisco Suazo (1)		
				3 casos: Langarica - Berrotaran - Elossu	Pedro Colarte (3)		
				1 caso: Langarica - Elossu - Berrotaran - Martínez de Berra	Simón de Zearsolo (1)		
		12 no participa en la carga	En todos los casos : Langarica - Elossu - Berrotaran	Juan de Alday (1) / Pedro de Urrutia (1) /Lorenzo López de Ezeiza (2) / Miguel Peri y Lorenzo López de Ezeiza (1) /José Morales Negrete (1) / José Morales Negrete y Miguel Peri (1) / Ramón de Torrezar (1) / Pedro Jiménez de Retamal (2) / José Ravachero (1) / Leonor López del Clavo y Andrés Bandonne (1)			
		En segundo Lugar	21	21 registros son de terceros	2 interviene como factor	En todos los casos: Padilla - Langarica - Elossu	Juan Antonio de Padilla (2)
					19 no participa en la carga	5 casos: Berrotaran - Langarica - Toscano	Andrés Martínez de Murguía (2) / Andrés Martínez de Murguía y Antonia de Araoz (2) / Leandro de Rivera y Juan Pablo de Herrera (1)
3 casos: Padilla - Langarica - Elossu	Lorenzo López de Ezeiza y Juan Antonio de Padilla (1) / García González de Lucena y Juan Antonio de Padilla (1) / García González de Lucena (1)						
2 casos: Berrotaran - Langarica - M. Berrotaran -Toscano	Ignacio Elizondo y Diego de Iparaguirre con Pedro de Echeverría (1) / Ignacio Elizondo y Pedro de Echeverría (1)						
2 casos: J. Arria - Langarica - Elossu	Sebastián de Arria (2)						
1 caso: Toscano - Langarica - Berrotaran	María Merino (1)						
1 caso: Toscano - Langarica - M. Toscano	Andrés Pérez de Rivera (1)						
1 caso: Berrotaran - Langarica - M. Berrotaran	Agustín de Ortega (1)						
1 caso: Toscano - Langarica - Andrade	Juan Ruiz de Ahumada (1)						
1 caso: Hugo - Langarica - Toscano y Hugo (el joven)	Juan Antonio Hugo y Andrés Pérez de Rivera (1)						
1 casos: Hugo - Langarica - Berrotaran	Juan Antonio Hugo y Francisco José de Villavicencio (1)						
1 caso: Cortés - Langarica - Toscano - Clis	Maximiliano Cortés (1)						

En tercer lugar	42	42 registros son de terceros	No participa en la carga	14 casos: Berrotaran - M. Berrotaran - Langarica - Elossu	Juan de Berrotaran y Alzate (8) /Juan de Berrotaran y Alzate y Feliciano de Larralde (1) / Luis Pérez de Valenzuela y Feliciano de Larralde (1) / Juan Eusebio García Negrete (1)/ Juan de Berrotaran y Alzate y Diego de Peña Ceballos (1)/ Juan Tomás Miluti y Juan de Berrotaran y Alzate (1)/ Juan de Berrotaran y Alzate y Diego de Barrios (el joven)(1)
				10 casos: Berrotaran - M. Berrotaran - Langarica	Juan de Goicochea y Juan de Galdona (1)/ Juan de Berrotaran y Alzate y José de Ezeberri Lizasoain (2)/ Diego de Peña (2) /Lucrecia de la Torre y Juan Sánchez de Londoño (2) / Lorenzo López de Ezeiza y Juan de Berrotaran y Alzate (1)/ Lorenzo López de Ezeiza e Ignacio Cameros (1)/ Martín del Toro (1)
				6 casos: Toscano - Hugo - Langarica - Berrotaran	Diego de Barrios de la Rosa y Soto (3)/ Diego Alonso Toscano (2)/ Juan Miluti (1)
				3 casos: J. Rodríguez - Hugo - Langarica	José Rodríguez (1)/ Pedro Vidal (1)/ José Rodríguez y Pedro Vidal (1)
				2 casos: Ahumada - Hugo - Langarica	José Rodríguez y Pedro Vidal (2)
				2 casos: Barrieza - Berrotaran - Langarica	José Barón de Berrieza (1)/ Juan de Berastegui (1)
				1 caso: Cortés - Masibradi - Langarica - Berrotaran (el joven)	Maximiliano Cortés (1)
				1 caso: Hugo - Berrotaran - Langarica	José Blanqueto (1)
				1 caso: M. Berrotaran - Berrotaran - Langarica	Diego Centeno y Ordóñez y José López (1)
				1 caso: Padilla - Elossu - Langarica	Cristóbal Melero (1)
				1 caso: Cordero - Toscano - Langarica	Felipe Zavallos y Juan Cordero (1)
En cuarto lugar	1	1 registro es de terceros	No participa en la carga	1 caso: Toscano - Hugo - Berrotaran - Langarica	Juan Miluti (1)
Total: 95 registros ajenos y 9 propios				*Cuando hay dos nombres el primero corresponde al factor y el segundo es en nombre de quién carga dicho factor	

Berrotaran

Lugar como consignatario	# de reg.	Registros propios o ajenos	Papel realizado en la carga	Cadena de consignatarios utilizada	Factor(es) / cargador(es) involucrado(s). Número de registros en los que participan
En primer lugar	37	12 registros a su nombre	10 registros los realiza por su cuenta	8 casos: Berrotaran - M. Berrotaran - Langarica - Elossu	Juan de Berrotaran y Alzate (8)
				2 casos: Berrotaran - A quien su poder o causa hubiere	Juan de Berrotaran y Alzate (2)
			2 registros intervienen factores	1 caso: Berrotaran - M. Berrotaran - Langarica - Elossu	Juan Tomás Miluti y Juan de Berrotaran y Alzate (1)
				1 caso: Berrotaran - M. Berrotaran - Langarica	Lorenzo López de Ezeiza y Juan de Berrotaran y Alzate (1)
		25 registros son de terceros	7 interviene como factor	3 casos: Berrotaran - M. Berrotaran - Langarica - Elossu	Feliciano Larralde / Diego de Peña Ceballos / Diego de Barrios (el joven)
				2 casos: Berrotaran - M. Berrotaran - Langarica	José de Ezeberri y Lizasoain (2)
				2 caso: Berrotaran - M. Berrotaran - Toscano	Francisco Saenz de Suazo y Andrés Martínez de Murguía (2)
			18 no participa en la carga	7 casos: Berrotaran - M. Berrotaran - Langarica	Juan de Goicochea y Juan de Galdona (1)/ Diego de Peña (2)/ Lucrecia de la Torre y Juan Sánchez de Londoño (2)/ Lorenzo López de Ezeiza e Ignacio Cameros (1)/ Martín del Toro (1)
				5 casos: Berrotaran - Langarica - Toscano	Andrés Martínez de Murguía y Antonia de Araoz (2)/ Andrés Martínez de Murguía (2)/ Leandro de Rivera y Juan Pablo de Herrera (1)
				2 casos: Berrotaran - Langarica - M. Berrotaran - Toscano	Ignacio Elizondo y Diego de Iparaguirre con Pedro de Echeverría (1) / Ignacio Elizondo y Pedro de Echeverría (1)
				2 casos: Berrotaran - M. Berrotaran - Langarica - Elossu	Luis Pérez de Valenzuela y Feliciano de Larralde / Juan Eusebio García Negrete
				1 caso: Berrotaran - Langarica - M. Berrotaran	Agustín de Ortega (1)
		1 caso: Berrotaran - M. Berrotaran - Toscano	Francisco Saenz de Suazo (también es cargador) y Andrés Martínez de Murguía (1)		
		En segundo lugar	8	8 registros son de terceros	8 no participa en la carga
2 casos: Berrieza - Berrotaran - Langarica	Juan de Berastegui (2)				
1 caso: Hugo - Berrotaran - Langarica	José Blanqueto (1)				
1 caso: M. Berrotaran - Berrotaran - Langarica	Diego Centeno y Ordóñez y José López (1)				
1 caso: Toscano - Berrotaran - M. Berrotaran	Lucrecia de la Torre (1)				

En tercer lugar	40	40 registros son de terceros	1 interviene como factor	Langarica - Elossu - Berrotaran	Juan de Langarica (1)	
			39 no participa en la carga	31 casos: Langarica - Elossu - Berrotaran	Juan de Langarica (7) / Juan de Alday (1) / Pedro de Urrutia (1) / Miguel Peri y Lorenzo López de Ezeiza (1) / José Morales Negrete y Miguel Peri (1) / Ramón de Torrezar (1) / Juan de Langarica y Diego Benítez de Carvajal (2) / Juan de Langarica y Simón de Zearsolo (1) / Juan de Langarica y Ramón de Torrezar (1) / Pedro Jiménez de Retamal (2) / Lorenzo López de Ezeiza (2) / Juan de Langarica y Luisa de Medina (2) / Juan de Langarica y Juan Ruiz de Ahumada (2) / José Ravachero (1) / José Morales Negrete (1) / Juan de Langarica y Bernarda de la Cuesta (1) / Juan de Langarica y Dr. Gerónimo Alexandro (1) / Juan de Langarica y Felipe Colarte (1) / Juan de Langarica y Pedro de Galdona (1) / Leonor López del Clavo y Andrés Bandorne (1) /	
					2 casos: Gonzalez y Toscano - Hugo - Berrotaran	Diego de Barrios (2)
					2 casos: Ahumada - Hugo - Berrotaran	José Rodríguez y Pedro Vidal (1) / Sancho Ordoñez de Avilés (1)
					1 caso: Hugo - Langarica - Berrotaran	Juan Antonio Hugo y Francisco José de Villavicencio (1)
					1 caso: Toscano - Hugo - Berrotaran	Juan Miluti (1)
					1 caso: Toscano - Langarica - Berrotaran	María Merino (1)
					1 caso: Izaguirre - Bazagoitia - Berrotaran	Luis Pérez de Valenzuela (1)
En cuarto lugar	9	9 registros son de terceros	9 no participa en la carga	6 casos: Toscano - Hugo - Langarica - Berrotaran	Diego de Barrios de la Rosa y Soto (3) / Diego Alonso Toscano (2) / Juan Miluti (1)	
				2 casos: Ruedas - Toscano - Cordero - Berrotaran	Diego de Ruedas (1) / Maximiliano Cortés (1)	
				1 caso: Cortés - Masibradi - Langarica - Berrotaran (el joven)	Maximiliano Cortés (1)	
No es consignatario	5	5 registros son de terceros	5 Interviene como factor	Todos los casos: Berrieza - A quien su poder o causa hubiere	José Barón de Berrieza (3) / Herederos del capitán Pedro López de Ramales (2)	
Total: 87 registros ajenos y 12 a su nombre			*Cuando hay dos nombres el primero corresponde al factor y el segundo es en nombre de quién carga dicho factor			

Juan Tomás Miluti

Lugar como consignatario	# de reg.	Registros propios o ajenos	Papel realizado en la carga	Cadena de Consignatarios utilizada	Factor(es) / cargador(es) involucrado(s). Número de registros en los que participan
En primer lugar	9	9 registros a su nombre	3 registros los realiza por su cuenta	3 casos: Miluti - a quien su poder o causa hubiere	Juan Tomás Miluti (3)
			6 registros intervienen factores	5 casos: Miluti - a quien su poder o causa hubiere	Rodrigo de Lanz y Juan Tomás Miluti (4)/ Juan Francisco de Ezain y Juan Tomás Miluti
				1 caso: "A todos tres primeros juntos" - a quien su poder o causa hubiere	Cristóbal García de Segovia y Juan Tomás Miluti, Juan Martínez de Berra, Domingo Antonio Sotelo de Figueroa, Fernando de Masibradi (1)
No es consignatario	1	1 registro es de terceros	1 interviene como factor	1 caso: Berrotaran - M. Berrotaran - Langarica - Elossu	Juan Tomás Miluti y Juan de Berrotaran y Alzate (1)
		Total: 1 registro ajeno y 9 a su nombre			*Cuando hay dos nombres el primero corresponde al factor y el segundo es en nombre de quién carga

Juan Clis Miluti

Lugar como consignatario	# de reg.	Registros propios o ajenos	Papel realizado en la carga	Cadena de Consignatarios utilizada	Factor(es) / cargador(es) involucrado(s). Número de registros en los que participan
En primer lugar	1	1 registro a su nombre	1 registro lo realiza por su cuenta	1 caso: Clis - a quien su poder o causa hubiere	Juan Clis Miluti (1)
En segundo lugar	1	1 registro es de terceros	1 registro no participa en la carga	1 caso: Martínez de Berra - Clis - Sotelo	Juan Martínez de Berra y capitán Gonzalo de Oviedo (1)
En tercer lugar	2	2 registros son de terceros	2 registros no participa en la carga	2 casos: Cortés - Sayas - Clis	Maximiliano Cortés (2)
En cuarto lugar	1	1 registro es de terceros	1 registro no participa en la carga	1 caso: Cortés - Langarica - Toscano - Clis	Maximiliano Cortés (1)
No es consignatario	2	2 registros a su nombre	2 registros los realiza por su cuenta	1 caso: Toscano - Hugo - Berrotaran - Langarica	Juan Clis Miluti (2)
				1 caso: Toscano - Hugo - Langarica - Berrotaran	
		Total: 4 registros ajenos y 3 a su nombre			* Cuando hay dos nombres el primero corresponde al factor y el segundo es en nombre de quién carga

Maximiliano Cortés

Lugar como consignatario	# de reg.	Registros propios o ajenos	Papel realizado en la carga	Cadena de Consignatarios utilizada	Factor(es) / cargador(es) involucrado(s). Número de registros en los que participan
En primer lugar	6	6 registros a su nombre	4 registros los realiza por su cuenta	2 casos: Cortés - Sayas - Clis	Maximiliano Cortés (4)
				1 caso: Cortés - Langarica - Toscano - Clis	
				1 caso: Cortés - Masibradi - Langarica - Berrotaran (el joven)	
			2 registros interviene un factor	2 casos: Cortés - a quien su poder o causa hubiere	Diego de Barrios y Maximiliano Cortés (2)
No es consignatario	1	1 registro a su nombre	1 registro lo realiza por su cuenta	1 caso: Ruedas - Toscano - Cordero - Berrotaran	Maximiliano Cortés (1)
		Total: 7 registros a su nombre			* Cuando hay dos nombres el primero corresponde al factor y el segundo es en nombre de quién carga

Diego Alonso Toscano

Lugar como consignatario	# de reg.	Registros propios o ajenos	Papel realizado en la carga	Cadena de Consignatarios utilizada	Factor(es) / cargador(es) involucrado(s). Número de registros en los que participan
En primer lugar	14	3 registros a su nombre	3 registros los realiza por su cuenta	2 casos: Toscano - Hugo - Langarica - Berrotaran	Diego Alonso Toscano (3)
				1 caso: Toscano - M. Toscano - Hugo	
		11 registros son de terceros	11 no participa en la carga	4 casos: Toscano - Hugo - Langarica - Berrotaran	Diego de Barrios de la Rosa y Soto (3) / Juan Miluti (1)
				2 casos: González y Toscano - Hugo - Berrotaran	Diego de Barrios (2)
				1 caso: Toscano - Langarica - Berrotaran	María Merino (1)
				1 caso: Toscano - Berrotaran - M. Berrotaran	Lucrecia de la Torre (1)
				1 caso: Toscano - Hugo - Berrotaran - Langarica	Juan Miluti (1)
				1 caso: Toscano - Langarica - M. Toscano	Andrés Pérez de Rivera (1)
				1 caso: Toscano - Langarica - Andrade	Juan Ruiz de Ahumada (1)
En segundo lugar	3	3 registros son de terceros	3 no participa en la carga	2 casos: Ruedas - Toscano - Cordero - Berrotaran	Maximiliano Cortés (1) / Diego de Ruedas (1)
				1 caso: Cordero - Toscano - Langarica	Felipe Zavallos y Juan Cordero (1)

En tercer lugar	13	13 registros son de terceros	13 no participa en la carga	5 casos: Berrotaran - Langarica - Toscano	Andrés Martínez de Murguía y Antonia de Araoz (2) / Andrés Martínez de Murguía (2)/ Leandro de Rivera y Juan Pablo de Herrera (1)
				3 casos: Berrotaran - M. Berrotaran - Toscano	Juan de Berrotaran y Alzate y Francisco Saenz de Suazo con Andrés Martínez de Murguía (2) / Francisco Saenz de Suazo con Andrés Martínez de Murguía (1)
				2 casos: Andrade - Mota - Toscano	Francisco Antonio de Andrade y Andrés de Fuentes (1)/ Francisco Antonio de Andrade y Lázaro de León (1)
				1 caso: Cortés - Langarica - Toscano - Clis	Maximiliano Cortés (1)
				1 caso: Hugo - Andrade - Toscano	Juan Antonio Hugo y Bartolomé Marquez Pacheco (1)
				1 caso: Hugo - Langarica - Toscano y Hugo (el joven)	Juan Antonio Hugo y Andrés Pérez de Rivera (1)
En cuarto lugar	2	2 registros son de terceros	2 no participa en la carga	2 casos: Berrotaran - Langarica - M. Berrotaran - Toscano	Ignacio Elizondo y Pedro de Echevarría (1)/ Ignacio Elizondo y Diego de Iparraguirre con Pedro de Echeverría (1)
Total: 29 registros ajenos y 3 a su nombre					*Cuando hay dos nombres el primero corresponde al factor y el segundo es en nombre de quién carga

Juan Antonio de Padilla

Lugar como consignatario	# de reg.	Registros propios o ajenos	Papel realizado en la carga	Cadena de Consignatarios utilizada	Factor(es) / cargador(es) involucrado(s). Número de registros en los que participan
En primer lugar	6	4 registros a su nombre	4 registros intervienen factores	4 casos: Padilla - Langarica - Elossu	Juan de Langarica (2)/ Lorenzo López de Ezeiza (1)/ García González de Lucena (1)
		2 registros son de terceros	2 no participa en la carga	1 caso: Padilla - Langarica - Elossu	García González de Lucena (1)
				1 caso: Padilla - Elossu - Langarica	Cristóbal Melero (1)
En segundo lugar	6	6 registros son de terceros	6 no participa en la carga	5 casos: Langarica - Padilla - Elossu	Juan de Langarica y Francisco Suazo (1)/ Juan de Langarica y Juan de Aranibar (2)/ Juan de Langarica y García González de Lucena (2)
				1 caso: Jaimes - Padilla - Mendieta	Luis de Briones y José de Jaimes (1)
Total: 8 registros ajenos y 4 a su nombre					* Cuando hay dos nombres el primero corresponde al factor y el segundo es en nombre de quién carga

Juan Martínez de Berra

Lugar como consignatario	# de reg.	Registros propios o ajenos	Papel realizado en la carga	Cadena de Consignatarios utilizada	Factor(es) / cargador(es) involucrado(s). Número de registros en los que participan
En primer lugar	5	3 registros a su nombre	2 registros los realiza por su cuenta	2 casos: Berra - Zuloaga - a quien su poder o causa hubiere	Juan Martínez de Berra con el Cap. Antonio de Urdinola (2)
			1 registro interviene un factor	1 caso: a todos tres primeros juntos - a quien su poder o causa hubiere	Cristóbal García de Segovia y Juan Tomás Miluti con Juan Martínez de Berra, Domingo Antonio Sotelo y Fernando Masibradi (1)
		2 registros son de terceros	2 registros interviene como factor	1 caso: Berra - Clis - Sotelo 1 caso: Berra - Hugo	Cap. Gonzálo de Oviedo (1) Lic. Francisco del Bien (1)
En cuarto lugar	2	2 registros son de terceros	2 no participa en la carga	1 caso: Langarica - Elossu - Berrotaran - Berra	Juan de Langarica y Simón de Zearsolo (1)
				1 caso: Andrade - Mota - Hugo - Berra	Francisco Antonio de Andrade y Lic. Francisco del Bien (1)
		Total: 4 registros ajenos y 3 a su nombre			* Cuando hay dos nombres el primero corresponde al factor y el segundo es en nombre de quién carga

Diego de Barrios

Lugar como consignatario	# de reg.	Registros propios o ajenos	Papel realizado en la carga	Cadena de Consignatarios utilizada	Factor(es) / cargador(es) involucrado(s). Número de registros en los que participan
No es consignatario	4	2 registros a su nombre	2 registros los realiza por su cuenta	2 casos: González y Toscano - Hugo - Berrotaran	Diego de Barrios (2)
		2 registros son de terceros	2 registros interviene como factor	2 casos: Cortés - a quien su poder o causa hubiere	Diego de Barrios y Maximiliano Cortés (2)
		Total: 2 registros ajenos y 2 a su nombre			* Cuando hay dos nombres el primero corresponde al factor y el segundo es en nombre de quién carga

Diego de Barrios de la Rosa y Soto

Lugar como consignatario	# de reg.	Registros propios o ajenos	Papel realizado en la carga	Cadena de Consignatarios utilizada	Factor(es) / cargador(es) involucrado(s). Número de registros en los que participan
No es consignatario	4	4 registros a su nombre	3 registros los realiza por su cuenta	3 casos: Toscano - Hugo - Langarica - Berrotaran	Diego de Barrios de la Rosa y Soto (3)
			1 registro interviene un factor	1 caso: Berrotaran - M. Berrotaran - Langarica - Elossu	Juan de Berrotaran y Alzate y Diego de Barrios (el joven) (1)
		Total: 4 registros a su nombre			* Cuando hay dos nombres el primero corresponde al factor y el segundo es en nombre de quién carga

Juan Antonio Hugo

Lugar como consignatario	# de reg.	Registros propios o ajenos	Papel realizado en la carga	Cadena de Consignatarios utilizada	Factor(es) / cargador(es) involucrado(s). Número de registros en los que participan
En primer lugar	5	5 registros son de terceros	4 registros interviene como factor	1 caso: Hugo - Langarica - Berrotaran	Francisco José de Villavicencio (1)
				1 caso: Hugo - Andrade - Toscano	Bartolomé Marquez Pacheco (1)
				1 caso: Hugo - Langarica - Toscano y Hugo (el joven)	Andrés Pérez de Rivera (1)
				1 caso: Hugo - Correa - Andrade	Lic. Francisco del Bien (1)
			1 registro no participa en la carga	1 caso: Hugo - Berrotaran - Langarica	José Blanqueto (1)
En segundo lugar	17	17 registros son de terceros	17 registros no participa en la carga	6 casos: Toscano - Hugo - Langarica - Berrotaran	Diego Alonso Toscano (2)/ Juan Miluti (1)/ Diego de Barrios de la Rosa y Soto (3)
				3 casos: Rodríguez - Hugo - Langarica	José Rodríguez y Pedro Vidal (1)/ Pedro Vidal (1)/ José Rodríguez (1)
				2 casos: González y Toscano - Hugo - Berrotaran	Diego de Barrios (2)
				2 casos: Ahumada - Hugo - Langarica	José Rodríguez y Pedro Vidal (2)
				2 casos: Ahumada - Hugo - Berrotaran	Sancho Ordoñez de Avilés (1)/ José Rodríguez y Pedro Vidal (1)
				1 caso: Toscano - Hugo - Berrotaran - Langarica	Juan Miluti (1)
				1 caso: Berra - Hugo	Juan Martínez de Berra y Lic. Francisco del Bien (1)
En tercer lugar	3	3 registros son de terceros	3 registros no participa en la carga	1 caso: Andrade - Mota - Hugo - Berra	Francisco Antonio de Andrade y Lic. Francisco del Bien (1)
				1 caso: Toscano - M. Toscano - Hugo	Diego Alonso Toscano (1)
				1 caso: Ortiz - Díaz - Hugo	Melchor Ortiz y Bartolomé Torralvo (1)
		Total: 25 registros ajenos			
					* Cuando hay dos nombres el primero corresponde al factor y el segundo es en nombre de quién carga

GRAFO 3: Red de Interacciones identificadas durante el tercer viaje del capitán

Fuente: Anexo 7 y 10

ANEXO 9: Registros de mercancías del tercer viaje que refieren el “convenio”

Fuente: Anexo 7

Registros de mercancías que refieren el “convenio”

Cargador	Factor	Número de registros	Mercancías declaradas
Maximiliano Cortés	N/A	4	6 frangotes sencillo y un tercio
	Diego de Barrios	2	5 frangotes sencillos
Pedro Colarte	Juan de Langarica	3	12 frangotes sencillos / 115 marquetas de cera sencillas
Felipe Colarte	Juan de Langarica	1	46 marquetas de cera
Lic. Francisco del Bien	Francisco Antonio de Andrade	3	1 frangote sencillo / 20 balones de papel
	Juan Martínez de Berra		1 frangote sencillo / 1 envoltorio pequeño
	Juan Antonio Hugo		20 balones de papel
Juan Antonio de Padilla	Lorenzo López de Ezeiza	3	88 marquetas de cera
	García González de Lucena		2 frangotes sencillos
	Juan de Langarica		1 cajón tosco
Diego Alonso Toscano	N/A	3	22 frangotes sencillos y medio / 4 cajones / 12 barriles medio quintaleños / 58 marquetas de cera / 37 balones de papel / 32 cajones toscos / 3 frangote doble / 150 quintales de fierro planchuela / 335 cavos de fierro planchuela / 18 barrilillos medio quintaleños / 3 cajonsillos
Andrés Martínez de Murguía	N/A	2	490 cavos de fierro hijuela
Andrés Martínez de Murguía y Francisco Saenz de Suazo	Francisco Saenz de Suazo	2	2 frangotes sencillos / 1 cajón aforrado
	Juan de Berrotaran y Alzate		30 marquetas de cera
Francisco Saenz de Suazo	Juan de Langarica	1	2 frangotes sencillos
Juan Martínez de Berra y el cap. Antonio de Urdinola	Juan Martínez de Berra	2	6 frangotes sencillos
Juan Ruiz de Ahumada	N/A	1	1 frangote sencillo
	Juan de Langarica	1	1 frangote sencillo
Diego de Iparraguirre y Pedro de Echeverría	Ignacio Elizondo	2	350 cavos de fierro hijuela de vizcaya / 24 cajones de herraje y 10 cajones de clavo motro
Pedro de Echeverría			38 cajones de herraje / 10 cajones de clavo motro
Diego de Peña	N/A	2	63 marquetas de cera sencillas
Juan de Berastegui	N/A	2	6 frangotes sencillos y medio / 106 marquetas de cera
Juan Miluti	N/A	2	2 frangote doble
Juan de Berrotaran y Alzate	N/A	2	7 frangotes sencillos y medio
José de Ezeberri y Lizasoain	Juan de Berrotaran y Alzate	2	28 balones de papel
Antonia de Araoz	Andrés Martínez de Murguía	2	548 azadas de fierro
Juan Sánchez de Londoño	Lucrecia de la Torre	2	37 marquetas de cera / 1 frangote sencillo
Lucrecia de la Torre	N/A	1	50 marquetas de cera
Andrés Bandorne	Leonor López del Clavo	1	82 marquetas de cera
María Merino	N/A	1	1 frangote sencillo

Luisa de Medina	Juan de Langarica	1	1 frangote doble y 1 sencillo
Bernarda de la Cuesta y Juan de Langarica		1	3 frangotes sencillos / 1 cajón aforrado /
Ramón de Torrezar		1	1 cajón forrado / 1 cajón
García González de Lucena		1	2 frangotes sencillos
Pedro Galdona		1	34 cajoncillos de herraje
Francisco José de Villavicencio	Juan Antonio Hugo	1	1 frangote sencillo / 1 cajoncito
Bartolomé Marquez Pacheco		1	1 frangote sencillo
Andrés Pérez Rivera		1	2 frangotes sencillos y medio
Antonio de Zuloaga	Andrés Martínez de Murguía	1	48 marquetas de cera
Juan Tomás Miluti	Rodrigo de Lanz	1	16 cajones ordinarios de herraje
Juan Cordero	Felipe Zavallos	1	1 baúl forrado encerado
Bartolomé Torralvo	Melchor Ortiz	1	12 sombrereras con 3 sombreros de Castilla cada una
Lázaro de León	Francisco Antonio de Andrade	1	1 cajón tosco / 3 barriles, (2 medio quintaleños y uno más pequeño)
Francisco Antonio de Andrade	N/A	1	3 frangotes sencillos y un cuarto
Diego de Barrios de la Rosa y Soto	N/A	1	6 frangotes sencillos / 1 cajón tosco
José Ravachero	N/A	1	1 frangote sencillo
Luis Pérez de Valenzuela	N/A	1	200 botijuelas con 65 arrobas de aceite
TOTAL:		64 registros	

ANEXO 10 Pasajeros trasladados en los viajes de Miluti.

➤ Pasajeros trasladados a Buenos Aires por el capitán Juan Tomás Miluti, 1672.⁴³

- **Maestre**
 - Martín de Alviz
- **Comerciantes**
 - Pedro García de la Yedra
 - José González de Apodaca
 - Antonio del Castillo
- **Pilotos**
 - Francisco Jiménez de Urbina
 - Juan de la Rosa
 - Diego Ruso
 - Jácome de Armida
- **Capitán del patache**
 - Carlos Gallo Serna
- **Escribano**
 - Domingo Antonio Sotelo de Figueroa
- **Condestable**
 - Pedro Lucas Nedestoya

➤ Pasajeros trasladados a Buenos Aires por el capitán Juan Tomás Miluti, 1681.⁴⁴

Por su extensión, la lista completa de soldados y otros mandos está en el Anexo 11

- Aquí importa mencionar dos personas que aparecen en la lista:
 - Juan Miluti, debe tratarse del sobrino del capitán.
 - Domingo Caruzo, se trata de Domingo de Acassuso, militar y, poco después, comerciante vinculado con el contrabando.
- **Maestres**

⁴³ AGI, *Contratación*, 1219, n.1, Registro del navío: “Santo Tomás de Villanueva” 1672; AGI, *Contratación*, 5438, n° 111, 28 de enero 1672. Expediente de información y licencia de pasajero a Indias de Pedro García de la Yedra; AGI, *Contratación*, 5438, n° 130, 26 de febrero 1672. Expediente de información y licencia de pasajero a Indias de José González de Apodaca; AGI, *Contratación*, 5438, n° 115, 21 de enero 1672. Expediente de información y licencia de pasajero a Indias de Antonio del Castillo.

⁴⁴ Fuente: AGN (Argentina), Buenos Aires, Sala IX, Registros de navíos Siglo XVII, Listas de soldados enviados de España 1673-1691, 45-5-17; José María Pico, “Don Juan del Pozo y Silva. Cabildante y estanciero de la trinidad 1631-1697”, en: *Genealogía. Revista del Instituto Argentino de Ciencias Genealógicas*, Buenos Aires, n° 25, 1992, pp. 773-789; AGI, *Contratación*, 5443, N.2, R. 168, 1680-06-01 a 1680-09-09. Diecinueve listas de pasajeros a diversas partes de Indias, desde el 1 de junio de 1680 al 9 de septiembre, en los últimos folios aparecen los documentos: *Lista de los pasajeros del navío nombrado Nuestra Señora del Pópulo y Santa Bárbara, uno de los dos que van al puerto de Buenos Aires a cargo del gobernador Juan Tomás Miluti*, 1680, Cádiz, 31 de agosto, maestre Pedro de Galíndez; *Lista de pasajeros del navío nombrado Nuestra Señora del Rosario San Miguel y las Ánimas uno de los dos que van al puerto de Buenos Aires a cargo del gobernador Juan Tomás Miluti*, 1680, Cádiz 9 de septiembre, maestre Mateo de Ayora.

- Pedro de Galíndez
 - Mateo de Ayora
 - **Comerciante**
 - Carlos Gallo Serna
 - **Esclavos del Capitán Miluti**
 - Simón García Moreno
 - Luis Moreno
 - Dominga María de la Concepción
 - **Religiosos**
 - Padre Fray Buena Ventura de [ilegible, probablemente: Anchustegui] de la orden de San Francisco.
 - Hermano Joseph de Alvarado, junto con el anterior, pasan a Chile.
 - Padre Fray Roque de Saavedra, de la orden de San Francisco a Buenos Aires.
 - Licenciado Alexandro de Peredo, presbítero que va a Tucumán.
 - Padre Cristóbal de Grijalva de la Compañía de Jesús.
 - Tomás Dombidas de la Compañía de Jesús a Paraguay, acompañado del anterior.
 - Junto a Dombidas y Grijalva viajaron 50 religiosos y 6 hermanos coadjutores, que pasan a las provincias De la Plata, Tucumán y Paraguay a expensas de la Real Hacienda.
 - **Otras Autoridades**
 - Don Fernando de Mendoza Mate de Luna, proveído gobernador de Tucumán, con un esclavo llamado Manuel.
 - Don Pedro Frasso, oidor de la Audiencia de Lima con dos criados, Joseph Ferrandiz de León y Azpiliqueta y don Joseph Pascual de Gambaite, y un esclavo, Domingo “esclavo negro que vino de aquel reino”.
 - Capitán de caballos don Joseph de Herrera y Sotomayor, proveído cabo y gobernador de la caballería del presidio, viajan con él: doña Josefa María de los Ríos, su esposa, sus hijos don Francisco de Herrera y don Juan Cayetano, y tres criadas, Bernarda González, Tomasa Álvarez y Catalina de Villa.
 - Diego Morón, capitán de infantería de una de las compañías abordo.
 - Juan de Armaza, capitán de infantería de la segunda compañía.
- **Pasajeros trasladados a Guatemala por el capitán Juan Tomás Miluti en 1687 en dos navíos y un patache.**⁴⁵
- **2 compañías de soldados de 90 individuos c/u**

⁴⁵ Fuentes: AGI, *Contratación*, 5449, números 118, 94, 71, 66, 58 y 54; AGI, *Contratación*, 5448 n. 103; Francisco Ximénez, *Historia de la provincia de San Vicente de Chiapa y Guatemala de la orden de predicadores*, 3a ed., 5 t., Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, Consejo Estatal para la Cultura y las Artes de Chiapas, 1999, t. III, L. V, cap. XLIX, p. 227; Horacio Cabezas Carcache, *Gobernantes de Guatemala, siglo XVII*, Guatemala, (sin editorial), 2017, p. 130 (este último contiene algunos datos que se confunden con el perfil del presidente anterior).

- **Presidente de la Audiencia**
 - Jacinto de Barrios Leal, maestre de campo, general de la artillería, presidente de la Audiencia de Guatemala. (San Miguel y las ánimas). Criadas y criados: Luis Ortiz Cano (Baena), Diego Alonso de Flores (Madrid), Antonio de Liendo (Bilbao), Fernando Centurión de los Cameros (Cádiz), José Vela de Espinosa de los Monteros (Cádiz), Antonio Torrovillas y Carrasco (Cádiz), secretario Diego de Labayen
- **4 oidores de la Audiencia**
 - Pedro Enríquez de Selva, caballero de la orden de Santiago, oidor de la Audiencia de Guatemala y su esposa, Arcángela María de Águila y Chávez (Pópulo). Criadas y criados: Juan de Raya (Úbeda), Santiago de Brizuela (Burgos), Águeda Toresana (Yepes), Catalina de Aguado, (Alcalá de Henares)
 - José de Scals, oidor de la Audiencia de Guatemala (Trinidad y Santa Bárbara)
 - Francisco Venegas de Valenzuela, oidor de la Audiencia de Guatemala. (San Miguel y las ánimas). Criados: Juan de Izaguirre (Escoriaza) y Juan de Basagutia (Ibarra)
 - Manuel Baltodano (Vaquedano), oidor de la Audiencia de Guatemala (Trinidad y Santa Bárbara). Criados: Jacinto Delgado (Villafrechós) y Juan Bautista (Madrid)
- **Religiosos:**
 - 30 frailes Dominicos⁴⁶ a la provincia de San Vicente de Chiapa y Guatemala. (San Miguel y las ánimas):
 - Maestro Fray Ambrosio de Ipenza (vizcaíno), Fray Antonio de Sousa (portugués), Fray Francisco Roxel, lector (catalán), Fray Diego de Cuenca (Córdoba), Fray Alberto de San Jacinto (polaco), Fray Melchor Reyes (valenciano), Fray Juan Vásquez, lector (Xerez de la Frontera), Fray Pedro de Villaverde (asturiano), Fray Juan de Sierra (catalán), Fray Cristóbal de Prada (Écija), Fray Pedro de Rivas (Córdoba), Fray Diego de Santa María (Granada), Fray Francisco Bonilla (Córdoba), Fray Joseph Vascuñana (Salamanca), Fray Andrés Paten (Patón) (Jaén), Fray Joseph Navarro (Osuna), Fray Andrés Gómez de Rivera, lector (Talavera de la Reina), Fray Juan de Argüello (Salamanca), Fray Juan de Mora (Toledo), Fray Juan Albornoz (Écija), Fray Juan Álvarez (Palencia), Fray Pedro de Toro (Sevilla), Fray Jacinto de Vargas (Sevilla), Fray Luis García (Valladolid), Fray Pedro Ramírez (Córdoba), Fray Pedro María de la Peña (Francia), Fray Francisco Ximénez (Écija), Fray Miguel Gómez, lego, (del Colegio de San Gregorio), Fray Gonzalo Rontrabado (Valladolid), Fray Juan de Pozaranco (Salamanca).
 - Cuatro religiosos de la orden de Nuestra Señora del Carmen descalzos, sacerdotes predicadores a Quito para la fundación de un convento en

⁴⁶ En la lista de pasajeros se mencionan 46 individuos, aunque se aclara que faltaron 8 sacerdotes y 2 legos, aun así, faltarían sacerdotes en la cuenta.

Latacunga. (San Miguel y las ánimas): Fray Francisco de la Natividad; Fray Miguel de la Madre de Dios; Fray Juan Antonio de Jesús María; Fray Juan de la Cruz.

- Padre, Fray Juan Arias del orden de San Francisco, pasa a la provincia de Santa Elena de la Florida. (Trinidad y Santa Bárbara).
- **Comerciantes / Cargadores**
 - Diego Alonso Toscano, cargador casado, pasa con el consentimiento de su legítima mujer, Doña María Margarita Guiraldes y la obligación de regresar a hacer vida maridable con ella. (San Miguel y las ánimas)
 - Don Maximiliano Cortes, pasa como “cargador naturalizado en estos reinos” a la provincia de Honduras. (Pópulo)
 - Don Juan Antonio de Padilla, cargador soltero. (Pópulo).
 - Don Juan de Berrotarán y Alzate, cargador soltero. (San Miguel y las ánimas).
 - Don Juan de Langarica, cargador soltero. (San Miguel y las ánimas).
- **Catedráticos**
 - Doctor Don Miguel Fernández, pasa como catedrático de prima de medicina de la Universidad de San Carlos de Guatemala, con su esposa María Montero y sus dos hijos, Pedro Ignacio y Manuel Jerónimo. Se menciona la posibilidad de llevar dos criados. (San Miguel y las ánimas)
 - Don Pedro de Ozaeta, pasa como catedrático de prima de cánones de la Universidad de San Carlos de Guatemala, con su esposa Doña Gerónima Santos y Requena. (San Miguel y las ánimas)
 - Doctor Don Bartolomé de Amezqueta, pasa como catedrático de prima de leyes de la Universidad de San Carlos de Guatemala y como oidor futuro. (San Miguel y las ánimas)
- **Maestres**

Del navío Nuestra Señora del Pópulo y Santa Bárbara (con el patache Santísima Trinidad y Santa Bárbara)

- Don Domingo Antonio Sotelo de Figueroa.

Del navío Nuestra Señora del Rosario, San Miguel y Las Ánimas

- Juan Martínez de Berra (aparece también como Verra).

- **Otras autoridades y pasajeros.**
 - Don Cristóbal Ortiz de Letona, alcalde mayor de Atitan y Atepanatitan, en la provincia de Guatemala, con dos criados. (Pópulo).
 - Don Nicolás Antonio de Lorenzana, corregidor de Chiquimula en la provincia de Guatemala, con dos criados. (Pópulo).
 - Don Juan Gerónimo Mejía, corregidor de Casaltenango, en la provincia de Guatemala, con dos criados. (Pópulo).

- Don Sancho Ordoñez de Avilés, gobernador y capitán general de la provincia de Honduras, con dos hijos y un criado. (Pópulo).
- Don Francisco Sánchez de Ahumada, pasa como factor. (Pópulo).
- Don Gabriel Rodríguez Bravo de Oios, Gobernador de Nicaragua, con su mujer, dos hijos, dos criadas y cinco criados. (Trinidad y Santa Bárbara).
- Don Juan de Araujo, alférez, y Ambrosio Díaz Toledano, a Nicaragua en compañía del gobernador de la provincia. (Trinidad y Santa Bárbara).
- Don Martín de Prado, proveído a una compañía de infantería española del presidio de Panamá en Tierra Firme, con su mujer, suegra y una criada. (Al margen del documento dice: "Navío de Cuba, Aranda").
- Don Gaspar Sáenz de Viteri, corregidor y capitán de Huegotenango (Tonicapa) en la provincia de Guatemala, con un sobrino y dos criados. (San Miguel y las ánimas).
- Don Francisco Antonio R. de Barrio, alférez que pasa por capitán, alcaide del Río San Juan de Nicaragua. (San Miguel y las ánimas).

ANEXO 11: Soldados trasladados por el capitán Juan Tomás Miluti en 1681

Fuente: AGN-A, *Registros de navíos Siglo XVII*, Sala IX, "Listas de soldados enviados de España 1673-1691", (45-5-17); José María Pico, "Don Juan del Pozo y Silva...", anexo: "Algunos españoles que vinieron a La Trinidad durante el siglo XVII", p.735-808.

Soldados trasladados por el Capitán Juan Tomás Miluti en 1681

Nombre	Natural de	Región, Comarca, Provincia o jurisdicción	Señas particulares	Edad	Comentarios
Ilegible	Utrera	Andalucía	Alto, moreno, lampiño	18	
Juan González Infante (hijo de Tomás Infante)	Sevilla	Andalucía	Buen cuerpo, moreno	28	Al margen: este soldado y los que le siguen son de la recluta que hizo el capitán Juan de Armanza para la formación de su compañía en Buenos Aires
Antonio Marino (hijo de Pedro)	Salvatierra	Galicia	Alto	26	
Información ilegible	Información ilegible	Información ilegible	Ojos azules	18	
Francisco de Rivera (hijo de Bernardo)	Tendilla	Alcarría	Buen cuerpo, moreno, ojos negros	28	
Mateo Vans (hijo de Domingo)	Aranda	Duero	Mediano, ojos pardos	23	
Información ilegible	Información ilegible	Información ilegible	Información ilegible	N/A	
Manuel Díaz (hijo de Pedro)	Villar de la Yegua	la valle de Ciudad Rodrigo	Buen cuerpo, nariz puntiaguda	26	
Andrés de Benjumea (hijo de Francisco)	Utrera		blanco de cara	18	
Juan Rubio (hijo del mismo)	Villena		Buen cuerpo, buen rostro, cejas gruesas, lunar en la mejilla izquierda	23	
Bernardo de las Heras (hijo de Juan)	Villa del Río		rubio	18	
Francisco Sarmiento (hijo de Juan)	Vinadeo (?)		Buen cuerpo, moreno, señal de herida en el entrecejo	20	
Juan	Utrera		Buens cuerpo, hoyoso	26	
Juan de Argamasina (hijo del mismo)	Osuna		Buen Cuerpo	28	
Joseph de Ochoa (hijo de Francisco Pérez)	Algarrobo		Ojos zarcos, buen cuerpo, señal de herida en la oreja derecha	24	
Lorenzo Suárez (hijo de Mateo)	Xtinada (?)	Galicia	mediano, lunar en el carrillo izquierdo	18	
Julián de Estrada (hijo del mismo)	...llada	Castilla la Vieja	moreno, nariz gruesa	18	
Juan de Rivas (hijo de Domingo)	Pontearias (sic)		moreno, pecoso	23	
Manuel	Información ilegible	Caronil	mediano, cejijunto, señal de herica en el carrillo derecho	20	

Francisco de Solís de Herrera (hijo de Gaspar)	Utrera		mediano, moreno	19	
Juan de Ortega (hijo del mismo)	Almagro		mediano, remellado el ojo derecho y mellado	23	
Martín López (hijo del mismo)	Villa de Monturque		Buen cuerpo, moreno	19	
Amaro Rodríguez (hijo de Alonso)	San Mateo	Galicia		18	
Pedro Antonio (hijo de Iglesia)	Sevilla		moreno, nariz gruesa	18	
Diego (hijo de Pedro)	Sevilla		nariz gruesa	17	
Domingo García (hijo de Gregorio)	Santa María	Vigo	buen cuerpo, moreno	22	
Juan de Aguilar González (hijo de Domingo González)	Utrera		mediano, moreno, carigrande	17	
Pedro de Salas (hijo de Pedro González)	Utrera		mediano, cariabultado, ojos pardos	N/A	
Manuel de Cámara (hijo de Alonso)	Granada		alto, pecoso, hoyo en la barba	22	
Juan Manuel de Roxas (hijo de Juan Antonio)	Sevilla		buen cuerpo, nariz roma	18	
Francisco Martolano (hijo de la Iglesia)	Arazena		moreno, cejas grandes	17	
Bernardo de Castilla (hijo de Manuel Muñoz)	Campo de Quintana	La Mancha	alto, moreno	20	
Antonio Martín Montes de Oca (hijo de Gregorio García)	Villa de Cortes		alto, cejunto	20	
Francisco Ximénez (hijo del mismo)	Sevilla		buen cuerpo, moreno, frente ancha, hoyoso	34	
Antonio Alonso (hijo de Juan Ruys)	Toro		buen cuerpo, carirredondo	22	
Francisco de la Vega (hijo de Blás)	Sevilla		mellado de la parte alta	17	
Bartolomé Fernández (hijo de Juan de Quirós)	Carmona		cariancho	17	
Juan Romero (hijo del mismo)	Córdoba		moreno, señal de herida en la ceja derecha	22	
(Otro) Juan Romero (hijo de Pedro)	Utrera		espigado	17	Al margen: no pasó. Parece por el antecedente
Juan García de ... (hijo de Antón)	Utrera		mediano, moreno	19	

Gonzalo de Ojeda (hijo de Domingo)	San Payo de Salvatierra	Galicia	mediano, cariancho	23	
Pedro Díaz (hijo de Francisco)	Espartinas		buen cuerpo, carimenuado	34	Al margen: Murió en la navegación y no pareció en la muestra de BA en 19 de Feb 1681
Manuel de... (hijo de Francisco)	Tuy		nariz pagoda (sic)	28	
Domingo Alonso (hijo de Juan)	Santa María de Albo	Galicia	buen cuerpo, ojos pintados	18	
Francisco Sánchez Salinas (hijo de Miguel)	Rute		caridelgado	30	
Joseph de Perales (hijo de Pedro)	Carmona		señal en la ceja derecha y otra en lo alto de la frente	22	
Joseph Martínez Canteli (hijo de Pedro)	Madrid		buen rostro, ojos zarcos, pequeño	23	
Don Francisco Bravo de Sobremonte (hijo de don Fernando Antonio)	Valladolid		rehecho, moreno	26	
Pedro Manzo (hijo de Faustino)	Villa Mombeltrán		buen cuerpo, moreno, nariz afilada	20	
Andrés Ortíz del Valle (hijo del mismo)	Valle de Gudíozo	montañas de Burgos	mediano, carimenuado	25	
Juan Bautista Calderón del Castillo (hijo de don Joseph)	San Vicente de la Varquera		buen cuerpo, rubio	19	
Joseph de Larigueri (hijo de Domingo)	ciudad de la Coruña		buen cuerpo, moreno, ojos pardos	23	
Joseph Moreno (hijo de Bartolomé)	Fuente de Cantos		mediano, señal de herida en el carillo parte izquierda	33	
Salvador de Puertas (hijo de Juan)	Baza	Granada	buen cuerpo, moreno	29	
Isidro Gil del hoyo (hijo de Juan)	Navaxera	arzobispado de Burgos	buen cuerpo, lampiño, ojos pardos	28	
Juan Serrano (hijo del mismo)	Granada		buen cuerpo, nariz afilada, cano	35	
Francisco de Alzedo (hijo de Cristóbal)	La Piedra	montañas de Burgos	trigueño, ojos negros, hoyo en la barba	18	
Juan de Espinosa y Argüello (hijo del mismo)	Villa de Estorcós		nariz pequeña y chata, cariancho	25	
Juan Lorenzo (hijo de Domingo)	Padrenda	Galicia	mediano	20	
Antonio Serrano (hijo del mismo)	Mienes	Vaya de Lascarra	nariz grande, lampiño	22	

Juan Diez de... (hijo de Pablo)	montañas de León		entrejunta de cejas, cariz curva aguda	29	
Pedro García (hijo del mismo)	Oviedo		un diente menos en la parte alta	27	
Bartolomé Gómez (hijo de Felipe)	Villa de Zurita		moreno, ojos hundidos y granos de pólvora debajo del ojo izquierdo	40	
Antonio de Paso (hijo de Pedro)	Santiago	Galicia	buen cuerpo, mellado parte alta	25	
Andrés Matías (hijo de Juan)	Agoste	Valencia	moreno, ojos pardos	23	
Juan Salvador (hijo del mismo)	Carmono		moreno, mediano, pecoso, horo en la barba	18	
Diego de la Plaza (hijo del mismo)	Valencia		blanco, ojos claros	18	
Vitorio de Otero (hijo de Domingo)	Orense	Galicia	moreno, ojos pardos	19	
Joseph Suárez (hijo de Lázaro)	Puerto de Santa María		nariz abierta abierta, caricorto, mellado parte alta	20	
Silvestre López (hijo de Juan)	Santa María Magdalena de Monte Hermoso	Galicia	buen cuerpo, ojos pardos, pelo negro	30	
Blas Fernández (hijo de Juan)	Santiago de Ymillas	Galicia	pequeño, arrugas en la frente	23	
Francisco García (hijo de Andrés)	Alicante		raya en la frente, ojos azules,	30	
Pedro García Alvarez (hijo de Domingo)	Fonolledo	montañas de Oviedo	cariancho, nariz pequeña	18	
Juan Pérez (hijo del mismo)	Ecija		muy picado de viruela	32	
Antonio Aguirre (hijo de Pedro)	San Sebastián		señal de herida atravesada en el carrillo izquierdo	37	
Juan Alvarez (hijo del mismo)	Cangas de Onís		lampiño, ojos claros	18	
Juan González y Cienfuegos (hijo de Antonio)	Río Seco		picado de viruela, nariz pequeña	18	
Pedro Cárdenas de los Ríos (hijo de Pedro)	Soria		señal de herida en la barba, lado izquierdo	24	
Juan López (hijo de Blas)	Jimena		buen cuerpo, barbicano	18	
Joseph de los Santos (hijo de Clemente de Mora)	Sevilla		nariz pequeña y gruesa, cariancho	18	
Juan de Aguirre (hijo de son Sancho)	Valladolid		ojos pardos	33	
Jorge de Santamaría (hijo del mismo)	Badajoz		pelo castaño oscuro, nariz afilada	18	

Gabriel Rodríguez (hijo de Domingo)	Madrid		ojos pardos, carirredondo, hoyo en la barba	18	
Diego Clemente (hijo de Juan de Córdoba)	Sevilla		moreno, pelo negro	18	
Juan Martínez de Peñalosa (hijo de Francisco)	ciudad de Ronda		señal en la barba, en el lado izquierdo	18	
Joseph Rubio (hijo de Juan)	Ollacabras	Soria	ojos pardos, buen rostro	23	
Martín de Tiebas (hijo de Juan)	Pamplona		blanco, señal en medio de la frente, hoyoso	20	
Esteban Lozano (hijo del mismo)	Utrera		moreno, ojos grandes, algo hoyoso en el rostro	18	
Juan Antonio Rodríguez (hijo de Bartolomé)	Sevilla		buen cuerpo y rostro, ojos azules	18	
Salvador Carrasco (hijo de Sebastián)	Málaga		moreno, señal en medio de la frente	25	
Juan Martín (hijo del mismo)	Piloña	Obispado de Oviedo	un ojo mayor que otro y ambos hundidos	20	
Francisco de Tapia Pacheco (hijo de Lorenzo)	Sevilla		rubio, mellado de dos dientes, parte alta	22	
Gabriel de Arce y Zevallos (hijo de Juan)	lugar de Iruz	montañas de Burgos	buen cuerpo, señal en la frente	30	Nombrado Alférez
Domingo del Villar (hijo de Gregorio)	Arzúa	Galicia	pequeño, moreno, algo hoyoso	22	
Don Francisco de Palma (hijo de Juan)	Granada		buen cuerpo, nariz corta, ojos negros	24	
don Juan de Herrera (hijo de...)				N/A	Nombrado Alférez
Don Pablo de Adarne y Cárdenas (hijo de don Diego)	Granada		alto, dos hoyos de ciruela en el entrecejo y hoyo en la barba	26	
Juan de Jarana Varnatona (hijo de Francisco)	Granada		alto, pecoso, mellado parte alta	25	
Isidro Galván (hijo del mismo)	Trigueros	condado de Niebla	buen cuerpo, dos líneas sobre el bigote lado izquierdo y otra debajo del ojo derecho	19	
Francisco Muñoz Bustillo (hijo de Roque)	Quintana Castillo	valle de Toranzos	buen cuerpo, lunar en la frente y otro más al lado izquierdo	20	

Don Antonio Joseph de Herrera (hijo de don Joseph de Herrera)	Utrera			N/A	
Don Martín Próspero de Herrera (hijo del mismo)	Sevilla			N/A	
Martín Alonso de Meneses (hijo del mismo)	Villa de Alberca	Extremadura	buen cuerpo, blanco, pelo castaño	23	
Don Pedro Sánchez de la Madriz (hijo de don Juan Sánchez)	La Madriz	“en las montañas”	buen cuerpo, cejunto, pelo castaño	18	
Luis Rodríguez (hijo de Enrique)	Chiclana		buen cuerpo, blanco, rubio	20	
Joseph Banones (hijo de Juan)	Amberes		buen cuerpo, rubio, ojos azules	26	
Juan Fernández (hijo de Felipe)	Granada		buen cuerpo, muy moreno	21	
Pedro Millán (hijo de Benito)	Llerena		buen cuerpo, moreno, señales en lo alto de la frente	18	
Juan Calderón de la Barca (hijo del mismo)	Puebla de Alcocer	Extremadura	mediano	20	
Francisco Arcario (hijo de Julián Gómez)	Osuna		alto, pelo castaño, cejas gruesas	20	Nombre tachado, Lámase Lorenzo Ximénez con las mismas señas
Juan Arcario (hijo de Julián Gómez)	Osuna		buen cuerpo, muy hoyoso	19	dijo ser de Sevilla e hijo de Juan
Andrés Fernández Enferto (hijo de Miguel)	Villa de Sahagún		alto, ojos azules	27	
Juan Francisco Fernández Tribino (hijo de...)				N/A	Nombrado Alférez
Francisco de la Vanda (hijo de Andrés)	Montilla		buen cuerpo, cano	46	
Ricardo Ulson (hijo de Enrique)	Amberes		moreno, hoyoso, ojos azules	35	Al margen: Murió en el viaje y no pareció en la muestra de 27 de febrero de 1681
Juan Bautista de Tonalana Ayala (hijo del mismo)	Oñate		buen cuerpo, mellado parte alta	18	
Juan Díaz de Arcaya (hijo de Domingo)	Villarreal	Señorío de Vizcaya	mediano, moreno	18	
Juan del Rey (hijo de Andrés)	Bruselas		mediano, entrecano	38	
Claudio de Geberas (hijo de Pedro)	Jerez de la Frontera		alto, delgado, carilargo	23	Al margen: huyóse, pasó por el antecedente

Juan de San Pedro (hijo del mismo)	Puebla de León	Galicia	alto, braco	30	
Manuel de Morales (hijo de Sebastián)	Sevilla		buen cuerpo, hoyoso y cejunto	20	
Bernardo de Cuenca (hijo de Francisco)	Villalva	condado de Niebla	mediano, romo	21	
Andrés Beltrán (hijo de Alonso)	Córdoba		buen cuerpo, rayas entre cejas, cariabultado	24	
Agustín de Castro y Velazco (hijo de don Joseph)	Madrid		mediano, ojos azules	18	Al margen: huyóse, pasó por el antecedente
Pedro Alcayde (hijo de Antonio)	Montilla		buen cuerpo, ojos azules, rayas entrecejas	30	
Antonio García Calderón (hijo de Pedro)	Villasevil	montañas de Burgos	buen cuerpo, ojos zarcos	19	Al margen: este soldados y los que siguen son reclutados para la compañía que se le ha de formar al capitán don Diego de Morón
Antonio de Jibaja y Calzedo (hijo de Tomás)	Alcobendas		buen cuerpo, lampiño	21	
Felipe de León (hijo de Pedro)	Triana		alto, buen cuerpo, cano	39	Nombrado Sargento
Juan González (hijo de Antonio)	Sevilla		moreno, mediano, cariafilado, señal en medio de frente	19	
Diego Ramírez (hijo de Francisco)	Algaria		buen cuerpo, lampiño, dos arrugas en el entrecejo	34	
Andrés Mosquera (hijo de Francisco)	Villa de Ponteola (sic)	Galicia	mediano, moreno, cejas gruesas	30	
Juan de León (hijo de Antonio)	Malagón en la Mancha		mediano, moreno, algo hoyoso	18	
Francisco Santos de la Torre (hijo del mismo)	Sevilla		buen cuerpo, blanco de cara	19	
Francisco de Villaverde (hijo de Marcos de la Peña)	Trimiño "junto a Tuy"	Galicia	mediano, moreno, cariancho	21	
Pedro de Guesala y Luna (hijo de Juan)	Garnica		buen cuerpo, hoyoso	19	
Antonio Learoz (hijo del mismo)	Machido		cejunto, mediano	40	
Juan de soto (hijo de Francisco)	Sevilla		buen cuerpo, pelo negro	29	
Lucas Ruiz (hijo de Francisco)	Granada		carialrgo, nariz afilada	34	

Joseph de Castro (hijo de Alonso Díaz)	Sevilla		señal de herida sobre la nariz	18	
Agustín González (hijo de Fernando)	Salamanca		blanco, ojos negros	18	
Pedro Marubi (hijo de Manuel)	Anteiglesia de San Pedro de Austria		pequeño, ojos azules, roso	24	
Francisco Vázquez (hijo del mismo)	...Ruías de Miño		mediano, nariz pequeña, puntiaguda y abierta	25	
Francisco de Ostende y Aréchaga (hijo de Tomás)	Villa de Bilbao		cariancho, ojos pardos	30	
Joachino de Zuaza (hijo de Francisco)	San Sebastián		picado de viruelas, ojos pardos	18	
Alonso González (hijo de Juan)	Villa Chantoda "junto a Luga"	Galicia		24	
Francisco Valladares (hijo de Antonio)	Pontevedra	Galicia	mediano, pelo negro, mellado	30	
Baltazar Rodríguez (hijo de Domingo)	Tenerife	Islas Canarias	arruga en la frente	40	
Lázaro Francisco (hijo de Juan)	Sevilla		buen cuerpo, nariz puntiaguzada y caída	23	
Francisco Márquez (hijo de Andrés)	Bornos		mediano, cejas negras	23	
Gregorio Alonso (hijo de Pedro)	Tuy	Galicia	nariz gruesa, mediano	22	
Lucas Vanillas (hijo de Pedro Muñoz)	Carmona		carirredondo, mediano	18	
Felipe de Campos (hijo de Juan Pérez)	Córdoba		buen cuerpo, ojos azules	30	
Francisco Pérez de Matta (hijo de Bartolomé)	Pontevedra		buen cuerpo y rostro, señal de herida junto al ojo derecho	24	
Manuel Fortete de los Reyes (hijo de Pablo)	Madrid		buen cuerpo, pelo negro, hoto en la barba	18	
Blas Gómez (hijo de Jerónimo)	Meidas	Aragón	buen cuerpo, ojos pardos	18	
Juan Sánchez Carpio (hijo de Francisco)	Yébenes		ojos zarcos, señal de herida en medio de la frente	21	
Juan Antonio Ballesteros (hijo del mismo)	Córdoba		señal de herida sobre la ceja derecha	24	
Francisco López (hijo de Tomé)	Santiago	Galicia	buen cuerpo, ojos grandes	19	
Isidro de Acuña (hijo de Andrés)	Sevilla		nariz pequeña arremangada, hoyo en la barba	18	

Félix Antonio (hijo de Iglesia)	Granada		moreno, pecoso de viruelas y manchas de ellas en los bigotes y ceja izquierda	21	
Juan Sánchez Gallardo (hijo de Pedro)	La Zuaga		ojos pardos	33	
Juan de Vínara (hijo de Pedro)	Utrera		señal de herida en el carrillo izquierdo, mira algo atravesado	20	
Francisco Antonio (hijo de Manuel Ramos)	Málaga		carilargo, buen cuerpo, ojos azules	18	
Luis Moreno (hijo de Felipe)	Orense		espigado, pelo negro, menudo y moreno de rostro	22	
Miguel Terán (hijo de Pedro)	Antequera		cejunto, buen cuerpo	23	
Pedro Artecho (hijo de Aparicio)	Encartaciones del Río de Vizcaya		señal en el lagrimal del ojo derecho	26	
Pedro Martínez (hijo de Francisco)	Santa María de Canosas	Galicia	ojos hundidos, alto	36	
Andrés Gómez de la Quintada (hijo del mismo)	Cutillo	montañas de Burgos	nube en el ojo derecho, buen cuerpo	23	
Juan Ramírez (hijo de Alonso Maicos)	Puebla de Guzmán		señal en el carrillo derecho, sobre la boca	18	Agregado: dijo ser de Niebla
Francisco de Saloya (hijo de Juan)	Arichavaleta	Guipúzcoa	señal en medio de la frente, buen cuerpo, ojos grandes, hoyo en la barba	21	
Blas Gómez de Arioyo (hijo de Domingo)	Villa Vilna de Alcor	Palencia	señal en medio de la frente, mediano, prieto	28	
Bartolomé Díaz de Ruy Díaz (hijo del mismo)	Villasuso valle de Nievas	montañas de Burgos	cariancho, ojos grandes	20	
Francisco Virnez (hijo de Alonso)	Puerto de Santa María		pequeñom, carirredondo, moreno, mellado parte alta	21	
Juan Rodríguez (hijo de Sebastián)	Pontevedra	Galicia	pequeño de rostro	22	
Juan de Jorxe (hijo de Antonio)	Nápoles		buen cuerpo, señal sobre la ceja izquierda	21	
Antonio de los Santos (hijo del mismo)	ciudad de Canarias		pelo negro, mellado parte alta	20	
Anonio Clavijo (hijo de Joseph)	Málaga		cejas grandes, pardas, señal de herida al nacimiento del pelo	18	
Andrés Rodrigo (hijo del mismo)	Murcia		buen rostro y cuerpo	30	

Juan López (hijo de Alonso)	San Andrés	Obispado de Lugo, Galicia	buen cuerpo	20	
Juan Simpon (hijo de Joseph Antonio de Rivera)	Málaga		buen cuerpo, ojos claros	18	
Carlos Mos (hijo de Jacobo)	Mesina	Sicilia	buen cuerpo, nariz pequeña, mediano, señal de lamparones en el pescuezo	18	
Joseph de Berti (hijo de Esteban)	Milán		buen cuerpo y rostro	24	
Francisco de Lago (hijo del mismo)	La Coruña		blanco, carirredondo rehecho	18	
Francisco de Frías (hijo de don Francisco Ruys)	Sevilla		buen cuerpo, blanco, castaño, ojos zarcos	21	
Francisco Díaz (hijo de Gregorio)	Alcalá de Guadaira		buen cuerpo, cejunto, ojos hundido	32	
Juan Díaz de la Serna (hijo de Antonio)	Valle de Toranzos		mediano, señal de herida en la frente, lado izquierdo	18	
Don Joseph de Villarroel (hijo del mismo)	Ytta “junto a Madrid”		buen cuerpo, señal en la frente	28	
Juan Bravo (hijo de Pedro)	Segovia		alto, blanco, nariz gruesa	25	
Juan de Umanes (hijo de Bartolomé Sánchez Gandul)	El Arahal		buen cuerpo, nariz larga y puntiaguda	30	
Martín Palomino (hijo del mismo)	Madrid		mediano, hoyoso, con un pie de palo	25	
Juan de Armenta Márquez (hijo de Francisco Márquez)	Córdoba		buen cuerpo, hoyoso de viruelas en la nariz	20	
Tomás Allec (hijo de Pedro de León)	Quiel	Irlanda	buen cuerpo, ojos azules	19	
Francisco Díez de León (hijo de Felipe de León)	Bayona	Galicia	mediano, moreno	18	
Don Domingo Sigura (hijo del mismo)	ciudad de Corella	Navarra	buen cuerpo, ojos azules	25	
Diego Juan de Bohorques (hijo de Alonso)	Jerez de la Frontera		buen cuerpo, moreno, señal en lo alto de la frente, parte izquierda	18	
Domingo Caruzo (hijo del mismo)	Consejo de...	Señorío de Vizcaya	mediano, algunos hoyos de viruela en la nariz	22	Nota del autor: Debe tratarse de Domingo de Acassuso.
Joseph de Aranda y Eslana (hijo del mismo)	Baena		alto	24	
Antonio Figueredo (hijo de Pablo)	Madrid		buen cuerpo, lunar en el rostro, lado izquierdo	36	Nombrado Alférez, Al margen: huyóse, pasa por él el antecedente

Antonio Rodríguez de los Reyes (hijo de Domingo)	Sevilla		buen cuerpo, carimenudo	30	
Antonio Manzanedo (hijo de Francisco)	Villalba		buen cuerpo, nariz y cara larga	21	
Juan Manuel Pérez (hijo de Manuel)	Granada		buen cuerpo, hoyo en la barba, calvo	38	
Juan Bautista de Hornos (hijo del mismo)	Málaga		ojos azules, señal de herida en la frente	21	agregado: dijo ser natural de Milán
Francisco Ibáñez (hijo de Salvador)	Alsacar	Reino de Granada	señal de herida en el entrecejo	25	
Juan Ortiz (hijo de Francisco)	Utrera		hoyoso de viruelas	25	
Manuel Antonio Salazar (hijo de Baltazar)	Madrid		ojos grandes	18	
Rodrigo Noguera Mallatones (hijo de Francisco)	Pontevedra		alto, moreno, enjuto	30	
Sebastián González (hijo de Juan Rodríguez Gilón)	Fregenal de la Sierra		mediano, ojos pardos	18	
Francisco Pimienta (hijo del mismo)	Murcia		buen cuerpo, rubio	28	
Alonso Espeso (hijo del mismo)	Villalón del Campo		buen cuerpo, señal de herica en el entrecejo	30	
Antonio Bermúdez (hijo de pedro)	Salvador del Vadino		mediano, nariz puntiaguda, hoyo en la barba	30	
Francisco Ruiz (hijo del mismo)	Antequera		buen cuerpo, moreno, cejas gruesas	25	
Domingo Pinto (hijo de Francisco)	Vigo	Galicia	buen cuerpo, carimenudo	28	
Rosen de Montenegro (hijo de Pedro Leal)	Avila		mediano, buen cuerpo, ojos azules	24	
Manuel Marges de Mendoza (hijo de Antonio López)	San Alejo	Extremadura	lunar en la frente	30	Agregado: dijo de los Barrancos
Joseph Veguillo (hijo de Domingo)	Madrid		buen cuerpo, ojos azules, mellado parte alta	33	
Don Sebastián Martínez de los Reyes (hijo de Matías)	Granada		mediano, pelo negro	31	
Don Juan Vosillo de Arteaga (hijo de don Joseph)	San Clemente de la Manada		moreno, nariz gruesa por la punta	23	Al margen: quedó en el hospital, pasó por el antecedente

Pedro Márquez (hijo del mismo)	Carmona		buen cuerpo, hoyoso de viruelas	20	
Domingo González (hijo de Andrés)	Navas del Río Frío		mediano, ojos pardos	20	
Tomás García (hijo de Domingo)	Castillo de Luna	reino de León	buen cuerpo	N/A	Al margen: este y los que le siguen son para la compañía de don Juan de Armanza para que se reclutaron
Baltazar de Guzmán (hijo de Juan)	Sevilla		buen cuerpo, ojos azules	22	
Diego García (hijo de Francisco)	Sigüenza		ojos grandes y azules	18	
Don Fernando de Ynza (hijo de Juan)	Pamplona		barba. Rubio, crespo	18	
Francisco Ortega (hijo del mismo)	Burgos		alto, ojos grandes	22	
Sebastián del Castillo (hijo de Agustín Tirado)	Sevilla		moreno, dientes claros	18	
Juan García (hijo de Juan Antonio de Porte)	Sevilla		señal en la ceja izquierda	18	
Diego de Zurita (hijo de Benito García)	Ceja		barbirrubio, mediano	44	Al margen: murió en la mar, no pareció en la muestra de 25 de febrero de 1681
Diego Pérez (hijo de Domingo)	Villaviciosa	Asturias	mediano	26	Dijo der de Gijón
Sebastián Ramírez (hijo de Francisco Sánchez)	Granada		picadas de viruela, mediano	18	
Alonso Amore (hijo de Juan)	ciudad de Betanzos	Galicia		21	
Lucas de Otero (hijo de Pedro)	Vigo	Galicia	mediano, falta del ojo izquierdo	30	Al margen: no pareció en muestra de 25 de febrero de 1681
Pedro Velarde (hijo de Antonio)	Sanlúcar de Barrameda		buen cuerpo, ojos zarcos	21	
Pedro de la Fuente (hijo de Francisco)	Barcelona		mediano, ojos grandes y claros	26	
Francisco de Paula (hijo del mismo)	Villa de Medina del Campo		mediano, chato	36	Al margen: murió en la mar, no pasó en muestra de 25 de febrero de 1681
Esteban Peña (hijo de Luis)	Valencia		buen cuerpo, pelo castaño, crespo	23	Al margen: huyóse de a bordo, pasó por el antecedente
Juan Antonio de Rivas Velarde (hijo de don Antonio)	Valladolid		señal en el rostro lado izquierdo y hoyoso	18	
Francisco de Manzilla (hijo de don Gaspar)	Aranda	Duero	rubio, señal en la sien lado derecho	18	

Andrés García (hijo del mismo)	Quintanar del Rey	La Mancha	mediano, moreno	20	
Bartolomé Esquivel (hijo de Bartolomé de Casas)	Ronda		señal de herida en el carrillo derecho	22	
Joseph Manuel (hijo de Manuel Rodríguez)	lugar de Varrameda		espigado, mellado de la parte alta	22	
Francisco Pérez de Vargas (hijo de Antón)	Utrera		menudo de rostro	20	
Francisco de Capilla Blanco (hijo de Juan)	Peña		sordo, buen cuerpo, algo tierno de ojos	20	
Bartolomé Sánchez (hijo de Juan Domínguez)	Jimena		hoyoso	26	
Francisco Hordóñez (hijo de Benito)	Ronda		mediano, hoyoso	18	
Francisco de César Muñoz (hijo del mismo)	Valencia		señal de herida en medio de la frente	18	
Juan Lómez (hijo de Pedro)	Pastrana		buen cuerpo, nariz larga	20	
Diego de León (hijo de Pedro)	Carmona		cejunto	29	
Carlos López (hijo de Juan)	Recastillo ?		menudo de rostro	18	
Francisco González de Pielago (hijo de Pedro)	Suançes ?	montañas de Burgos	lunar en la barba lado izquierdo	19	Al margen: murió en la mar y no pareció en la muestra de 27 de febrero de 1681
Juan González (hijo del mismo)	Vigo		ojos zarcos, barbicano	38	
Basilio Antonio (hijo de Manuel Días)	Carmona		ojos zarcos, dientes claros	18	
Pedro Juan (hijo del mismo)	Solla	Mallorca	buen cuerpo, abultado de rostro	25	
Juan Francisco de la Cruz (hijo de Antón López)	Córdoba		menudo de rostro	18	
Francisco Pedraza (hijo de Pedro)	ciudad de Oviedo		buen cuerpo, ojos azules y pequeños	24	
Francisco Izquierdo (hijo de Juan)	Sevilla		buen cuerpo, algo romo y pelinegro	22	
Francisco Gómez (hijo de Manuel)	Valencia	Extremadura	dos lunares en el lado de la nariz junto al ojo derecho	18	
Antonio Márquez (hijo de Pedro)	Soria		buen cuerpo, ojos aprdos, raya entrecejas	26	

Francisco Lumbier (hijo de Juan)	Castillo de Cambray		mediano, la cabeza torcida al lado derecho	36	
Don Joseph de Morón (hijo de...)				N/A	Al margen: Sirvió de Alferez en la recluta del capitán don Diego de Morón de donde lo ha de ser por ésta, El capitán don Diego de Morón debe dar cuenta de esta plaza que pos ru causa se ausentó de abordo...)
Clemente Roldán de Lara (hijo de Francisco)	Toledo		buen cuerpo, buen rostro	24	Al amrgen: es reclutado para la dicha compañía de Diego de Morón
Joseph Zambrano (hijo de Alonso)	Sevilla		moreno, labios gruesos, ojos grandes y negros	0	
Antonio Meléndez (hijo de Juan)	Palacios	consejo de Cangas	moreno, frente grande	21	
Alonso Díaz (hijo de Santiago)	Villa de Alaejos	Castilla	ojos azules nariz gruesa por la punta, señal de herida en la frente parte derecha	22	
Gerónimo Rodríguez (hijo del mismo)	Madrid		moreno, ojos pardos	18	
Don Juan Antonio de Irundegui y Ocharcoaga (hijo de don Domingo)	Durango		buen rostro, mediano	25	Al margen: por yerro este asiento que no es efectivo
Lázaro Llorente (hijo de Juan)	Valdemadera	Castilla la Vieja	mediano, cejas gruesas y negras	20	
Martín Asencio de Flores (hijo de Martín)	Sanlúcar de Barrameda		mediano, pelo negro, señal de herida en el carrillo derecho	27	
Juan de Blanca (hijo del mismo)	Palma		buen cuerpo, rayas en la frente	36	
Don Tomás de Uzedo y Venze (hijo de Domingo)	Pamplona		buen cuerpo, lampiño	22	
Gerónimo de Sola (hijo de Bernabé)	lugar del Castillo	Navarra	carilargo, nariz gruesa	19	
Nicolás Camacho (hijo de Juan Alonso)	Jerez de la Frontera		mediano, pelo negro, lunar en la barba parte derecha	21	
Juan Martín (hijo de Juan del Real)	Jerez de la Frontera		buen cuerpo, señal en la frente	20	
Lorenzo Sánchez de Vicuña (hijo del mismo)	lugar de Anoa	Alava	buen cuerpo, buen rostro	20	
Joseph de Saldívar (hijo de Martín)	Garriz		hoyoso, señal de herida grande en la frente	18	

Pablo Losada (hijo de Pedro)	Tordesillas		espigado, ojos pardos	21	
Antonio Ximénez (hijo de Alonso)	Salamanca		mediano, moreno, lampiño	18	
Benito de Caldevilla (hijo de Juan)	consejo de Amiena	montañas de Oviedo	pequeño, señal en el carrillo derecho	18	
Gonzalo Carrera (hijo del mismo)	Puenteareas	reino de Galicia	buen cuerpo, hoyoso de viruelas	28	
Antonio Fernández (hijo de Lucas)	Tuy	Galicia	cariancho, señal de herida sobre la ceja izquierda	18	
Alejandro de Alanda (hjo de Pedro)	Pamplona		alto, mellado aprte de abajo, pelo ondeado	32	Al margen: asistió por sargento de esta recluta por la dicha compañía del capitán don Diego de Morón
Lorenzo de Torres (hijo de Pedro)	Ecija		mediano, arrugas y señal en la frente	31	Es reclutado para la dicha compañía de don Diego de Morón
Juan Blanco (hijo del mismo)	Sevilla		mediano, arrugas en la cara	48	nombrado Alférez reformado, murió en 30 de marzo de 1681
Gaspar de Valcola (hijo de Gracián)	Zestona	Vizcaya	mediano, nariz corta y gruesa por la punta	30	
Juan de Espinosa (hijo de Diego)	Castillo de Lucubin	reino de Granada	buen cuerpo, largo de rostro	25	
Francisco de Villapalacios (hijo de Domingo)	Villa de Nogar	montañas de Burgos	buen cuerpo, carilargo	20	
Sebastián Tirado (hijo de Bartolomé Ximénez)	Villa de Guillena		moreno, espigado	18	
Don Fernando Antonio del Castillo y del Coro (hijo del licenciado don Francisco)	San Vicente de la Barquera		cariancho	22	
Lorenzo díaz de Navarrete (hijo de Justo)	Estela		buen rostro, espigado	22	
Juan Rodríguez (hijo del mismo)	Jerez de la Frontera		mediano, hoyoso de viruela	22	
Antonio de Varoja (hijo de Pedro)	Madrid		pequeño , pelo crespo	20	
Domingo Blanco (hjo de Juan)	Los Baños	Arzobispado de San Juan	mediano, arrugas en la frente, señales de viruelas	22	
Francisco Daval (hijo de Santiago)	feligresía de Peñaflor	Galicia	trepado, redondo de rostro, ojos pardos	18	
Pedro de la Peña (hijo de Manuel)	Sevilla		nariz arremangada	18	
Gabriel Montero (hijo de Alonso Martín Luzan)	Dos Hermanas		menudo de rostro	16	

Joseph Benegas (hijo del mismo)	Jerez de los Caballeros		mediano cariancho, ojos pardos	20	
Juan Gómez (hijo de Miguel Martín Manso)	Arcos		moreno, pecoso	33	
Pedro García Moreno (hijo del mismo)	ciudad Rodrigo		alto, un diente quebrado, parte alta, moreno	20	Al margen: Es de la compañía de don Juan de Armanza
Pedro Serrano (hijo de Joseph)	Toral de la Vega	condado de Benavente	mediano, moreno, cejunto	20	
Antonio Fresco (hijo de Francisco)	Talavera de la Reina		buen cuerpo, pelo albino, ojos azules	18	
Francisco Alonso (hijo de Domingo)	Lirao	Galicia	mediano, moreno	23	
Andrés de Vildasola (hijo de Pedro Ortiz)	Garnica		buen cuerpo, cejunto, señal en lo alto de la frente	18	
Sebastián Delgado (hijo de Juan)	La Orotava	las Islas	mediano, señal junto a la boca, lado izquierdo	18	
Don Juan Miluti (hijo del mismo)	Sevilla		mediano, lunar en la nariz	18	
Domingo Saravia y Vasconcelos (hijo de Antonio)	villa de Gondomar	Galicia	buen cuerpo, moreno, señal en el rostro, lado derecho	19	
Melchor Ximénez (hijo de Fabián)	Cádiz		buen cuerpo, moreno, señal junto al entrecejo, parte izquierda	30	Al margen: huyóse y no pareció en muestra del 27 de febrero de 1681
Pedro de Suero (hijo de Alonso de Llanes)			mediano, hoyo en la barba	18	
Andrés Elazala (hijo de Andalecio)	Madrid		buen cuerpo, raya entre cejas	26	
Pedro Lucena (hijo de Juan)	Castro del Río		buen cuerpo, ojos azules	26	
Pedro Novela (hijo del mismo)	Granada		mediano, herida en medio de la frente	25	
Bartolomé López (hijo de Pedro)	Morón		mediano, señal en el rostro, lado izquierdo	18	
Juan Sánchez (hijo del mismo)	Talavera de la Reina		mediano, hoyoso	19	
Pedro Ximénez (hijo de Matías)	Cádiz		buen cuerpo, ojos tiernos	18	
Joseph Francisco (hijo de Juan Pacheco de Roxas)	Sevilla		mediano, ojos pardos	16	

GLOSARIO

Ana: Antigua medida de longitud, generalmente para tejidos, equivalente a 1 m aproximadamente.

Anascote: 1) Tela delgada de lana asargada por ambos lados usada generalmente para mantos 2) Tela de seda, parecida a la sarga.

Arpillera: Tejido por lo común de estopa muy basta, con que se cubren determinadas cosas para protegerlas del polvo y del agua.

Balón (de papel): fardo que incluye 24 resmas de papel.

Bayeta: 1) Tela de lana, floja y poco tupida 2) paño que sirve para limpiar superficies frotándolas.

Beneficiar: Ceder o vender efectos, libranzas u otros créditos, por menos de lo que importan.

Bombasíes: Fustán, tela gruesa de algodón (del francés antiguo bombasin “tela de seda y otros tejidos”).

Bramante: Hilo gordo o cordel muy delgado hecho de cáñamo.

Bretañas: Lienzo fino fabricado en la región francesa de Bretaña.

Camelote: Tejido fuerte e impermeable, generalmente de lana.

Churlas (churlo): Saco de lienzo de pita cubierto con uno de cuero, que se usa para transportar canela u otras cosas sin que pierdan sus propiedades.

Crea: Lienzo entrefino que se usaba mucho para sábanas, camisas, forros, etc.

Crehuelas: Crea ordinario y floja que se usaba para forros.

Crudo: Dicho de algunas cosas, como la seda, el lienzo, el cuero, etc., que no están preparadas o curadas.

Estameña: tejido de lana, sencillo y ordinario, que tiene la urdimbre y la trama de estambre.

Estera: Tejido grueso de esparto, juncos, palma, etc., o formado por varias pleitas cosidas, que sirve para cubrir el suelo de las habitaciones y para otros usos.

Fardo: Lío grande de ropa u otra cosa, muy apretado, para poder llevarlo de una parte a otra. Se hace regularmente con las mercancías que se han de transportar, cubriéndolas con arpillera o lienzo embreado o encerado, para que no se maltraten.

Florete: Lienzo o tela entrefina de algodón.

Frangote: Fardo mayor o menor que los regulares de dos en carga.

Gro: Tela de seda sin brillo y de más cuerpo que el tafetán.

Gruesas: Número de doce docenas, especialmente de cosas menudas.

Holandilla: Lienzo teñido y prensado, usado generalmente para forros de vestidos; del diminutivo de *holanda*: lienzo muy fino de que se hacen camisas, sábanas y otras cosas; que a su vez deriva de Holanda, de donde procede esta tela.

Holanes: *vid.* holandilla / holanda.

Hongarina: De hungarina – anguarina (por venir de Hungría): gabán rústico de paño burdo y sin mangas, que se pone sobre las demás prendas para protegerse del frío y de la lluvia

Lama: Tela de oro o plata en que los hilos de esos metales forman el tejido y brillan por su haz sin pasar al envés.

Mazos: Conjunto abundante de papeles u otras cosas atadas o unidas formando grupo.

Morlés: Tela de lino, no muy fina, fabricada en Morlés, ciudad de la región de Bretaña, en Francia.

Pilote: Pieza larga a modo de estaca, de madera, hierro u hormigón armado, que se hinca en el terreno para consolidar los cimientos de una construcción.

Piñuela: Tela o estofa de seda.

Platilla: Especie de lienzo delgado y basto (del francés platille).

Presilla: Cordón o tira pequeña de tela que se pone en una prenda para enganchar un botón o un corchete o para sujetar un cinturón.

Puntas: Encaje que forma ondas o puntas en una de sus orillas.

Raso: Tela de seda lustrosa, de más cuerpo que el tafetán y menos que el terciopelo.

Resma: Conjunto de 20 manos de papel.

Ruan: Tela de algodón estampada en colores que se fabrica en Ruan, ciudad de Francia.

Sargas: Tela cuyo tejido forma unas líneas diagonales, del latín, sérica “de seda”.

Sempiterna: Tela de lana basta y muy tupida, que se usaba para vestidos.

Tercianela: Gro de cordoncillo muy grueso.

Varas: Medida de longitud que se usaba en distintas regiones de España con valores diferentes que oscilaban entre 768 y 912 mm.

Bibliografía y fuentes

Archivos consultados

Siglas y referencias

ABNRJ Anais Da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, Río de Janeiro.

AGN-A Archivo General de la Nación, Buenos Aires.

RC, Reales Cédulas.

AGN-M Archivo General de la Nación, Ciudad de México.

RCO, Reales Cédulas Originales.

IC, Instituciones Coloniales.

AGI, Archivo General de Indias, Sevilla.

AFCC, Autos fiscales de la Casa de la Contratación.

BA, Buenos Aires.

C, Contratación.

Con, Consulados.

Cta, Contaduría.

Ch, Charcas.

E, Escribanía.

G, Guatemala.

Gdj, Guadalajara.

I, Indiferente.

IG, Indiferente General.

L, Lima.

M, México.

NdE, Naturalezas de extranjeros.

P, Panamá.

PCC, Pleitos de la Casa de la Contratación.

PCI, Pleitos del Consejo de Indias.

PGSM, Pleitos de la Gobernación de Santa Marta.

Qu, Quito.

ROP, Registro de Oficios y Partes para el Río de la Plata.

AGCA, Archivo General de Centroamérica, Guatemala.

AGS, Archivo General de Simancas, Valladolid.

EST, Consejo de Estado.

AHN, Archivo Histórico Nacional, Madrid.

DC, Diversos Colecciones.

OM-EX, Ordenes Militares, Expedientillos.

OM-CA, Ordenes Militares, Caballeros de Alcántara.

OM-CS, Ordenes Militares, Caballeros de Santiago.

BN, Biblioteca Nacional de España, Madrid.

Mss, Manuscritos.

Fuentes Impresas y digitalizadas.

- 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.
- BISCAY, ACARETE DU, *Relación de un viaje al Río de la Plata y de allí por tierra al Perú con observaciones sobre los habitantes, sean indios o españoles, las ciudades, el comercio, la fertilidad y las riquezas de esta parte de América* (1698), Julio César González (ed.) y Francisco Fernández Wallace (trad.), Alicante, Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2001. [edición digital basada en la de Buenos Aires, Alfer and Vays]
- 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.
- Cuerpo de Artillería. Estado General. En 1ro de enero de 1857*, Madrid, Imprenta de El Blasón, a cargo de J. René, Calle de la Unión, n.3, 1857.
- EXQUEMELIN, ALEXANDER OLIVIER, *Piratas de América*, Manuel Sol (ed. y prólogo), Ciudad de México, Dirección General de Publicaciones del Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 2012, 253 pp.
- FALLA, JUAN JOSÉ (ed.), *Extractos de escrituras públicas*, AGCA (Archivo General de Centroamérica), 15 vol. Guatemala, Museo Popol Vuh, 1994-2023.
- FERNÁNDEZ DE VILLALOBOS, GABRIEL, MARQUÉS DE VARINAS Y GUANA GUANARE, "Observaciones del Marqués de Varinas, al Memorial de Fray Juan de Castro", en: Artiñano y Galdácano, Gervasio de, *Historia del comercio con las Indias durante el dominio de los Austrias*, apéndice V, Barcelona, Talleres de Oliva de Vilanova, 1917, pp. 319-341.
- GONZÁLEZ DE SALCEDO, PEDRO, *Tratado Jurídico-político del Contrabando*, Madrid, imprenta de Diego Díaz de Carrera, 1654, 183 folios.
- LEVANTO, HORACIO, (1620-22): *Memorial sorbe el trato de la China con Nueva España y estos Reinos. Dirigido al Señor Don Fernando Carrillo, Caballero del hábito de Santiago y presidente del Real y Supremo Consejo de Indias*, Biblioteca Digital Nacional de España (BN), R/17.270
- 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.
- MORFI, JUAN AGUSTÍN, *Diálogos económicos en la España Ilustrada*, traducción, estudio preliminar y notas de Mariano Alberto Bonialian, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, 2003.
- PEÑA, ENRIQUE (comp.), *Documentos y planos relativos al periodo edilicio colonial de la ciudad de Buenos Aires*, T. 1: El Fuerte, Buenos Aires, Talleres Casa Jacobo Peuser-Municipalidad de la capital, 1910, 403pp.
- Personal y organización del cuerpo de artillería en 1ro de enero de 1889*, Madrid, Imprenta del cuerpo de artillería, 1889.
- "Proyecto para galeones, y flotas del Perú, y Nueva España, y para navíos de registro, y avisos que navegaren a ambos reynos", Madrid, imprenta de Juan de Ariztia, 1720, en: *Documentos para la historia argentina*, t. V, (comercio de indias, antecedentes legales 1713-1778), Buenos Aires, Compañía sudamericana de billetes de banco, 1915, pp. 21-45.

- 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
- “Descripción de Panamá y su Provincia (sacada de la) Relación que por mandado del Consejo hizo y envió aquella Audiencia. Año 1607”, en: Manuel Serrano y Sanz, *Relaciones histórico-geográficas de América Central*, tomo VIII, Madrid, Librería General de Victoriano Suárez, 1908, pp. 137-218.
- 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 pp.
- _____, *Gobierno militar y político del Reino Imperial de la Nueva España (1702)*, (estudio introductorio a cargo de Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno), México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1986, 624pp.
- 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, 173 pp.
- VEITIA LINAJE, JOSÉ DE, *Norte de la contratación de las Indias Occidentales*, (Sevilla, 1672) Buenos Aires, Comisión argentina de fomento interamericano, 1945, 858 pp.
- VILLATORO, DIEGO DE, *Copia de memoriales formados por don Diego de Villatoro, Contador de cuentas y rentas de la villa de Madrid, en virtud del poder del tribunal y consulado de la ciudad de Lima, conforme a los papeles y instrumentos que recibió en el aviso que llegó a estos reinos en 29 de noviembre de 1677*, Biblioteca Digital Hispánica, Biblioteca Nacional de España, Mss./7652, 1677-1683. En línea: <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000073867&page=1> [última visita el 29 de octubre 2023].
- XIMÉNEZ, FRANCISCO, *Historia de la provincia de San Vicente de Chiapa y Guatemala de la orden de predicadores*, 3ª ed., 5 t., Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, Consejo Estatal para la Cultura y las Artes de Chiapas, 1999.

Bibliografía.

- ACOSTA RODRÍGUEZ, ANTONIO, GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, ADOLFO Y VILA VILAR, ENRIQUETA (coord.), *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Universidad de Sevilla, 2004, 1074 pp.
- ACUÑA ORTEGA, VÍCTOR HUGO, “La reglamentación del comercio exterior en América Central durante el siglo XVIII”, en: *Mesoamérica*, vol. 1, n°1, 1980, p. 7-55.
- 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, pp. 71-111.
- ÁLAMO MARTELL, MARÍA DOLORES, “El juicio de residencia a José Martínez de Salazar, gobernador, capitán general y presidente de la Real Audiencia de Buenos Aires (1673-1674)”, en: *Anuario de historia del derecho español*, n°85, 2015, pp. 69-117.
- ALCALÁ-ZAMORA, JOSÉ, *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1639): La última ofensiva europea de los Austrias madrileños (1975)*, Madrid, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2001, 556 pp.

- ALFONSO MOLA, MARINA, "El tráfico marítimo y el comercio de indias en el siglo XVIII", en: *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, vol. 41, 2002, pp. 105-129.
- _____, "Armadores y flota mercante colonial. La Guerra y las transformaciones del sector naviero en el Antiguo Régimen", en: Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola (coords.), *España en el comercio marítimo internacional (siglos XVII-XVIII)*, Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2009, pp. 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, pp. 111-143.
- _____, "Guerra económica y comercio europeo en España, 1624-1674. Las grandes represalias y la lucha contra el contrabando", en: *Hispania*, LXV/1, n.º 219, 2005, pp. 227-280.
- ÁLVAREZ DE TOLEDO, CAYETANA, "El proyecto político de Palafox: Una alternativa constitucional en tiempos de crisis", en Montserrat Galí Boadella (coord.), *La pluma y el báculo: Juan de Palafox y el mundo hispano del seiscientos*, Puebla, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, 2004, p. 13-55.
- ÁLVAREZ, LUIS ALONSO, "El daño de la tierra en desfrutarla de plata'. La polémica de la desmonetización en la carrera del mar del sur 1573-1593", en: Yuste, Carmen y Pinzón, Guadalupe (coord.), *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*, México, UNAM, 2016, pp. 277-314.
- ÁLVAREZ-OSSORIO ALVARIÑO, ANTONIO, *La república de las parentelas. El estado de Milán en la monarquía de Carlos II*, Mantua, Gianluigi Arcari Editore, 2002, 442 pp.
- ALVES CARRARA, ANGELO Y SÁNCHEZ SANTIRÓ, ERNEST (coords.), *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglos XVII-XIX)*, Ciudad de México, Universidad Federal de Juiz de Fora – Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2012, 373pp.
- AMADORI, ARRIGO, "Que se dé diferente modo al gobierno de las Indias, que se van perdiendo muy a prisa. Arbitrismo y administración a principios del siglo XVII", en: *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 66, n.º 2, julio—diciembre, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 2009, pp. 147-179.
- _____, *Negociando la Obediencia. Gestión y reforma de los virreinos americanos en tiempos del conde-duque de Olivares (1621-1643)*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas-Universidad de Sevilla-Diputación de Sevilla, 2013, 509 pp.
- _____; "Presentación: Arbitrismo y cultura política en América durante el XVII" en: *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 71, n.º 1, enero-junio, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 2014, pp. 15-24
- _____, "Remedios para un cuerpo político que declina. El arbitrismo de Manuel Gaytán de Torres y el estrechamiento de los vínculos trasatlánticos de la monarquía hispánica (siglo XVII)", en: *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 71, n.º 1, enero-junio, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 2014, pp. 107-143.
- ANDERSON, MATTHEW SMITH, *Guerra y sociedad en la Europa moderna del Antiguo Régimen, 1618-1789*, Madrid, Ministerio de Defensa Española, 1990, 239 pp.
- ANDREWS, KENNETH RICHMOND, *The Spanish Caribbean: Trade and plunder 1530-1630*, New Haven, Yale University Press, 1978, 278 pp.

- ANDÚJAR CASTILLO, FRANCISCO, “Los ingresos no fiscales de la hacienda castellana en las dos últimas décadas del siglo XVII: La vía de Indias”, en: *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie IV, Historia moderna, no. 33, Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 2020, pp. 89-116
- _____, “Marinos o mercaderes. Sobre los mandos de las armadas de la Carrera de Indias en el reinado de Carlos II”, en: Juan José Iglesias Rodríguez, José Jaime García Bernal y José Manuel Díaz Blanco (coords.), *Andalucía en el mundo atlántico moderno: ciudades y redes*, Madrid, Sílex, 2018, pp. 239-261.
- _____, “El mercado de venta de cargos de Indias durante el último cuarto del siglo XVII. Una nueva interpretación”, en: *Magallánica, Revista de Historia Moderna*, vol.5, n.9, 2018, pp. 80-110.
- _____, “Los generales y almirantes de la Carrera de Indias en el último tercio del siglo XVII. Préstamos y venalidad”, en: Juan José Iglesias Rodríguez, José Jaime García Bernal (coord.), *Andalucía en el mundo Atlántico moderno: agentes y escenarios*, Madrid, Sílex, 2016, pp. 265-286.
- _____, “Empresarios de la guerra y asentistas de soldados en el siglo XVII”, en: Enrique García Hernán y Davide Maffi (eds.), *Guerra y sociedad en la monarquía hispánica: política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*, vol. 2, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas – Fundación MAPFRE, Laberinto, 2006, pp. 375-394.
- ARANDA PÉREZ, FRANCISCO JOSÉ (coord.), *La declinación de la monarquía hispánica en el siglo XVII, actas de la VIIª reunión científica de la Fundación Española de Historia Moderna*, Murcia, Universidad de Castilla – La Mancha, 2004, 989 pp.
- ARAGÓN RUANO, ÁLVARO, “Las compañías de comercio armado durante el siglo XVII: los proyectos de 1667 y 1668”, en: *Obradorio de Historia Moderna*, n° 25, España, Universidad de Santiago de Compostela, 2016, pp. 173-205.
- ARAZOLA CORVERA, MARÍA JESÚS, *Hombres, Barcos y Comercio de la Ruta Cádiz-Buenos Aires 1737-1757*, España, Sevilla, Diputación de Sevilla, 1998, 468 pp.
- 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 pp.
- ARTOLA, MIGUEL (ed.), *La economía española al final del antiguo régimen*, vol. IV: Instituciones, Madrid, Banco de España, 1982, 504 pp.
- ASSADOURIAN, CARLOS SEMPAT, *El sistema de la economía colonial. Mercado interno, regiones y espacio económico*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1982, 339 pp.
- BAKEWELL, PETER, *Miners of the red mountain. Indian labor in Potosí, 1545-1650*, Albuquerque, University of New Mexico press, 1984, 213 pp.
- _____, *Silver and entrepreneurship in seventeenth-century Potosí: The life and times of Antonio López de Quiroga*, Albuquerque, University of New Mexico, 1988, 250 pp.
- _____, *Minería y sociedad en el México colonial Zacatecas (1546-1700)*, Roberto Gómez Ciriza (trad.), México, Fondo de Cultura Económica, 1976, 388 pp.
- BALLANTYNE, TONY, “Race and the Webs of Empire: Aryanism from India to the Pacific”, en: *Journal of Colonialism and Colonial History*, John Hopkins University Press, vol.2, n°3, 2001, pp. 1-35.
- BALTAR RODRÍGUEZ, JUAN FRANCISCO, “Proyectos de creación de compañías comerciales privilegiadas en Indias durante el siglo XVII”, en: Barrios Pintado, Feliciano (ed.), *Derecho y administración pública en las Indias hispánicas. Actas del XII congreso internacional del derecho indiano*, vol. 1, Cuenca, Cortes de Castilla-Universidad de Castilla-La Mancha, vol. 1, 2002, pp. 249-264.

- _____, *Las Juntas de gobierno en la Monarquía Hispánica (siglos XVI y XVII)*, Madrid, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 1998, 815 pp.
- BARRIENTOS GRANDÓN, JAVIER, “Méritos y Servicios”: su patrimonialización en una cultura jurisdiccional (s. XVI-XVII)”, en: *Revista de Estudios Histórico-Jurídicos* [online], n. 40, Valparaíso, agosto 2018, pp. 589-615, accedido en 31 jul. 2023, DOI: [http://dx.doi.org/10.4067/S0716-54552018000100589].
- BARRIERA, DARIO G., *Abrir puertas a la tierra. Microanálisis de la construcción de un espacio político Santa Fe, 1573-1640*, Santa Fe, Ministerio de Innovación y Cultura de la Provincia de Santa Fe, Museo Histórico Provincial Brigadier Estanislao López, 2013, 424 pp.
- BAUTISTA Y LUGO, GIBRAN, “Prácticas locales, vínculos y orden global. Perspectivas actuales para estudiar las monarquías ibéricas”, en: María del Pilar Martínez López-Cano (coord.), *Enfoques y perspectivas para la historia de Nueva España*, Ciudad de México, Universidad Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2021, pp. 107-131.
- BENITO DE LA GALA, JULIA Y MANTECÓN, TOMÁS ANTONIO, “Redes delictivas y formas de crimen organizado en las ciudades de la Europa atlántica durante el antiguo régimen”, en: *Anuario IEHS* (Instituto de Estudios Histórico-Sociales), N.º 25, Buenos Aires, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, 2010, pp. 179-204.
- BERENGUER, PEDRO, “Un geómetra español del siglo xvii: D. Antonio Hugo de Omerique”, en *El Progreso Matemático*, 5, 1896, págs. 116-121.
- _____, “Un geómetra español del siglo xvii”, en *Revista Contemporánea*, n.º 5, 1895, págs. 449-457.
- BERG, MAXINE, “Introduction: Global microhistory of the Local and the Global”, en: *Journal of Early Modern History*, vol.27, nº1 y 2 (número especial: Global Microhistories), 2023, pp. 1-5.
- BERNAL, ANTONIO MIGUEL, “La Carrera del Pacífico: Filipinas en el sistema colonial de la Carrera de Indias”, en: Leoncio Cabrero (coord.), *España y el Pacífico: Legazpi*, tomo I, Madrid, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2004, pp. 485-525.
- _____, *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 pp.
- BERNAL, ANTONIO MIGUEL Y GARCÍA-BAQUERO, ANTONIO, *Tres siglos de comercio Sevillano (1598-1868) Cuestiones y problemas* (2ª ed.), Sevilla, Fundación Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Sevilla, Universidad de Sevilla, 2011, 272pp.
- BERTRAND, MICHEL. “A pesar de la distancia: Lazos, vínculos y sistemas relacionales en un contexto imperial”, en: *Las distancias en el gobierno de los imperios ibéricos: Concepciones, experiencias y vínculos*, editado por Guillaume Gaudin y Roberta Stumpf, Collection de la Casa de Velázquez, Madrid, Casa de Velázquez, 2022, pp. 203-222.
- _____, *Grandeza y miseria del oficio. Los oficiales de Real Hacienda de la Nueva España, siglos XVII-XVIII*, Mario Zamudio (trad.), Ciudad de México, Fondo de Cultura Económica, 2011, 591pp.
- BERTRAND, MICHEL Y PALANAS NATIVIDAD (coord.), *Les sociétés de frontière. De la Méditerranée a l’Atlantique (XVIe-XVIIIe)*, Madrid, Casa de Velázquez vol. 122, 2011, 414 pp.

- BERTRAND, ROMAIN, "Historia global, historias conectadas: ¿Un giro historiográfico?" (trad. Darío G. Barrera), en: *Prohistoria: historia, políticas de la historia*, año XVIII, n°24, diciembre, 2015, pp. 3-20.
- BERTRAND, ROMAIN Y CALAFAT, GUILLAUME, "Global Microhistory: A Case to Follow", en: *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, vol.73, n°1, 2018, pp. 3-17
- BIROLO, PABLO, *Militarización y política en el Río de la Plata colonial. Cevallos y las campañas militares contra los portugueses, 1756-1778*, Buenos Aires, Prometeo libros, 2014, 256 pp.
- BOHÓRQUEZ, JESÚS, "Microglobal history: agencia, sociedad y pobreza de la historia cultural post-estructural", en: *Historia Crítica*, Bogotá, n°69, julio-septiembre, 2018, pp. 79-98.
- BONAUDO, MARTA, REGUERA, ANDREA Y ZEBERIO, BLANCA (coords.), *Las escalas de la historia comparada. Tomo I: Dinámicas sociales, poderes políticos y sistemas jurídicos*, Buenos Aires, Miño y Dávila, 2008, 334 pp.
- BONIALIAN, MARIANO ALBERTO, "México, epicentro semiinformal del comercio hispanoamericano (1680-1740)", en: *América Latina en la Historia Económica*, no. 35, enero-junio, México, 2011, pp. 7-28.
- _____, *El Pacífico hispanoamericano, política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784). La centralidad de lo marginal*, Ciudad de México, COLMEX, Colegio internacional de Graduados, Entre Espacios, 2012, 490 pp.
- _____, *China en la América colonial. Bienes, mercados, comercio y cultura del consumo desde México hasta Buenos Aires*, Ciudad de México, Biblos-Instituto Mora, 2014, 261 pp.
- _____, "La seda china en Nueva España a principios del siglo XVII. Una mirada imperial en el Memorial de Horacio Levanto", en: *Revista de Historia Económica, Journal of Iberian and Latin American History*, vol. 35, no. 1, España, Universidad Carlos III, 2016, pp. 147-171.
- _____, *La América española: entre el Pacífico y el Atlántico. Globalización mercantil y economía política, 1580-1840*, Ciudad de México, Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 2019, 446 pp.
- BORAH, WOODROW, *El siglo de la depresión en Nueva España*, México, Secretaría de Educación Pública, 1975, (SepSetentas, 221), 157 pp.
- _____, (coord.), *El gobierno provincial en la Nueva España 1570-1787*, México, UNAM, IIH, 1985, 272 pp.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, FERNANDO DE, *Tráfico de Indias y política oceánica*, Madrid, Mapfre, 1992, 321 pp.
- BORREGUERO BELTRÁN, CRISTINA, "El coste humano de la guerra: mortandad, enfermedad y desertión en los ejércitos de la Época Moderna", en: Fidel Gómez Ochoa y Daniel Macías Fernández (eds.), *El combatiente a lo largo de la historia: imaginario, percepción y representación*, Santander, Ediciones Universidad de Cantabria, 2012, pp. 57-82.
- BRADING, DAVID A., "La España de los Borbones y su imperio americano" en: Leslie Bethell (coord.), *Historia de América Latina*, vol. 2 (América Latina colonial, Europa y América en los siglos XVI, XVII y XVIII), Barcelona, Crítica, 2003 (1984), pp. 85-126.
- BRAUDEL, FERNAND, "Du Potosí á Buenos Aires. Une route clandestine de l'Argent. Fin du XVIème debut du XVIIème Siècle", en: *Annales* n° IV, París, 1948, pp. 546-550.
- _____, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, 2 Tomos, Mario Monteforte Toledo, Wenceslao Roces y Vicente Simón (trad.), 2da ed., México, Fondo de Cultura Económica, 1987.

- BRENDECKE, ARNDT, *Imperio e información. Funciones del saber en el dominio colonial español*, (Griselda Mársico, traductora), Madrid – Fráncfort, Iberoamericana, Vervuet Verlag, 2012, 596 pp.
- BURKHOLDER, MARK Y CHANDLER, DEWITT SAMUEL, *De la impotencia a la autoridad. La corona española y las Audiencias en América 1687-1808*, trad. Roberto Gómez México, FCE, 1984, 478 pp.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, MANUEL, *El Consulado de cargadores a Indias en el siglo XVIII (1700-1830)*, Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2017, 530 pp.
- _____, *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Madrid, Sílex-Universidad de Cádiz, 2005, 573 pp.
- _____, “El Consulado de Indias en Cádiz y sus hombres: el cambio de relaciones entre la institución y el cabildo municipal”, en: Antonio Acosta Rodríguez, Enriqueta Vila Vilar y Adolfo L. González Rodríguez (coord.), *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas-Universidad de Sevilla, 2004, pp. 911-940.
- _____, *Burguesía de Negocios y capitalismo en Cádiz. Los Colarte (1650-1750)*, Cádiz, Diputación provincial de Cádiz, 1991, 227pp.
- CABALLERO JUÁREZ, JOSÉ ANTONIO, *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, Siglos XVI y XVII*, México, UNAM, IJ, 1997, 385 pp.
- _____, “Los asientos de la avería de la Armada de la Carrera de Indias” en: *Ius Fugit. Revista interdisciplinaria de estudios histórico-jurídicos*, n°5-6, Universidad de Zaragoza-Institución Fernando el católico, 1996-1997, pp. 431-446.
- CABEZAS CARCACHE, HORACIO, *Gobernantes de Guatemala Siglo XVII*, Guatemala (sin editorial), 2017, 243 pp.
- CALDERÓN QUIJANO, JOSÉ ANTONIO, *Historia de las fortificaciones en Nueva España*, Sevilla, EEHA (Escuela de Estudios Hispanoamericanos), 1953, 334 pp.
- _____, *Las defensas indianas en la Recopilación de 1680: precedentes y regulación legal*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones científicas, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1984, 220 pp.
- CALVO, THOMAS, *Espadas y plumas en la monarquía hispana. Alonso de Contreras y otras vidas de soldados (1600-1650)*, Madrid, Casa de Velázquez-El Colegio de Michoacán, 2019, 329 pp.
- CANABRAVA, ALICE PIFFER., *O comércio português no Rio da Plata (1580-1640)*, Belo Horizonte, Ed. Itatiaia, Sao Paulo, Ed. Da Universidade de Sao Paulo, 1984, 201 pp.
- CAPUTO, MARINA CARLA, “En servicio de dios y el rey: las formas del buen gobierno en el Río de la Plata. El caso de Antonio de Vera Mujica, 1660-1680” en: *XII jornadas inter-escuelas/Departamentos de Historia*. Departamento de Historia, Facultad de Humanidades y Centro regional Universitario Bariloche. Universidad Nacional del Comahue, San Carlos de Bariloche, 2009, pp. 16-22.
- CARDIM, PEDRO, HERZOG, TAMAR, RUIZ IBÁÑEZ, JOSÉ JAVIER, SABATINI, GAETANO, *Polycentric Monarchies. How did modern Spain and Portugal achieve and maintain a global hegemony?* Reino Unido, Sussex Academic Press, 2012, 320 pp.
- CARDOSO, ALIRIO, *Maranhão na monarquia hispânica: intercâmbios, guerra e navegação nas fronteiras das Índias de Castela (1580-1655)*, Salamanca, Universidad de Salamanca, 2012, 436 pp.
- CARMAGNANI, MARCELLO, “La organización de los espacios americanos en la monarquía española (siglos XVI-XVIII)” en: Óscar Mazín y José Javier Ruiz Ibáñez (ed.), *Las indias Occidentales. Procesos de incorporación territorial a las Monarquías Ibéricas*, México, Colegio de México-CEH, Red Columnaria, 2012, pp. 331-356.

- 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 pp.
-
- _____, *Comerciantes y casas de negocios en Cádiz (1650-1700)*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1997, 144 pp.
- CARTER, FRANCIS, *Dubrovnik (Ragusa): A classic city-state*, London-New York, Seminar Press, 1972, 710 pp.
- CAUZZI, TERESA BEATRIZ, *Historia de la Primera Audiencia de Buenos Aires, 1661-1672*, Buenos Aires, Universidad Católica Argentina, Facultad de Derecho y Ciencias Sociales del Rosario, Instituto de Historia, 1984, 297 pp.
- CELAYA NÁNDEZ, YOVANA, *Alcabalas y situados. Puebla en el sistema fiscal imperial, 1638-1742*, Ciudad de México, Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 2010, 402 pp.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, GUILLERMO, *La avería en el comercio de Indias*, Sevilla, Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1945, 187 pp.
- CHAUCA GARCÍA, JORGE, "Los "otros" militares: desertores en la América meridional española del siglo XVIII", en: *Revista de Historia Moderna (Ejércitos en la Edad Moderna)*, nº22, Alicante, Universidad de Alicante, 2004, pp. 321-342.
- CHAUNU, HUGUETTE Y CHAUNU, PIERRE, *Séville et L'Atlantique (1504-1650)*, Paris, A. Colin, 1955-56, 10. Vols.
- CHAUNU, PIERRE, *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques (XVI, XVII et XVIII Siècles). Introduction méthodologique et indices d'activité*, Paris, S.E.V.P.E.N., École pratique des hautes études, Section Sciences économiques et sociales, Centre de recherches historiques, 1960, 302 pp.
- COLMEIRO PENIDO, MANUEL, *Historia de la economía política en España*, Madrid, Imprenta de Cipriano López, 1863, 506 pp.
-
- _____, *Biblioteca de los economistas españoles de los siglos XVI, XVII y XVIII*, Publicaciones de la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas, Madrid, (1ª ed. 1861), 1952, 160 pp.
- CONDE-PAZOS, MIGUEL, "Allegretto Allegretti: un diplomático de Ragusa al servicio de los Habsburgo", en: *Hispania*, vol. LXXXI, nº 269, septiembre-diciembre, 2021, pp. 621-650.
- CONTRERAS CRUCES, HUGO, "Una enfermedad vieja y sin remedio: la deserción en el Real Ejército de la Frontera de Chile durante el siglo XVII", en: *Fronteras de la Historia*, vol.16, nº2, 2011, pp. 443-468.
- CORVISIER, ANDRÉ, *Armées et Sociétés en Europe de 1494-1789*, Paris, Presses Universitaires de France, 1976, 223 pp.
- COSSART, BRICE, "Global Lives": Writing Global History with a Biographical Approach", en: *Entremons. UPF Journal of World History*, Barcelona, Universitat Pompeu Fabra, nº5, 2013, 14pp.
- CRESPO SOLANA, ANA, "Cádiz y el comercio de las indias: Un paradigma del transnacionalismo económico y social (siglos XVI a XVIII)", en: *e-Spania* (online), 25, octubre, 2016, DOI: [<https://doi.org/10.4000/e-spania.26016>]. (última consulta el 25 de abril de 2023).
-
- _____, "Los registros destino Buenos Aires del asiento del comerciante Andrés Martínez de Murguía (1717-1730)", en: *Estudios de la Universidad de Cádiz ofrecidos a la memoria del profesor Braulio Justel Calabozo/Braulio Justel Calabozo (hom.)*, 1998, pp. 499-510
- CRUZ BARNEY, OSCAR, *El riesgo en el comercio hispano-indiano: préstamos y seguros marítimos durante los siglos XVI a XIX*, México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1998, 242 pp.

- DE CERTEAU, MICHEL, *La invención de lo cotidiano. 1 Artes de Hacer*, trad. Alejandro Pescador, Ciudad de México, Universidad Iberoamericana, Biblioteca Francisco Xavier Clavijero, 1996, 229 pp.
- DE VOS, JAN, "El Lacandón: una introducción histórica", en: Viqueira, Juan Pedro y Ruz, Mario Humberto, *Chiapas los rumbos de otra historia*, Ciudad de México, CIESAS-UNAM, 1995, 508 pp.
- DIAGO HERNANDO, MÁXIMO, "Diego Ignacio de Córdoba y el papel de Madrid en el mercado crediticio en la Castilla del siglo XVII", en: *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, n°44, 2004, pp. 59-96
- DÍAZ BLANCO, JOSÉ MANUEL, *Así trocaste tu gloria. Guerra y comercio colonial en la España del Siglo XVII*, Madrid, Instituto Universitario de Historia Simancas y Marcial Pons Historia, 2012, 313 pp.
- _____, "Pensamiento arbitrista y estructuras institucionales en la carrera de Indias (siglo XVII): entre la desincentivación y la represión", en: *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 71, n°1, enero-junio, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 2014, pp. 47-77.
- _____, "Sobre las armadas de indias: la práctica del "beneficio" y la crisis de la avería (1660-1700)", en: *Gladius: estudios sobre armas antiguas, armamento, arte militar y vida cultural en Oriente y Occidente*, n°35, 2015, pp. 117-138.
- _____, "La Carrera de Indias (1650-1700): Continuidades, rupturas, replanteamientos", en: *e-Spania* [en línea], 29, febrero 2018, URL: <http://journals.openedition.org/e-spania/27539>; DOI: <https://doi.org/10.4000/e-spania.27539>.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, ANTONIO, *Los judeoconversos en la España Moderna*, Madrid, Mapfre, 1992, 292 pp.
- _____, *Alteraciones Andaluzas*, Madrid, Narcea, Bitácora n°32, 1973, 237 pp.
- _____, "Las remesas de metales preciosos de Indias en 1621-1665" en: *Anuario de Historia Económica y Social*, núm.2, 1969, pp. 161-185.
- _____, "La conspiración del Duque de Medina-Sidonia y el Marqués de Ayamonte" en: *Archivo hispalense: Revista histórica, literaria y artística*, Tomo 34, n°106, Diputación Provincial de Sevilla, 1961, pp. 133-159.
- DUBET, ANNE, "Los arbitristas entre discurso y acción política. Propuestas para un análisis de la negociación política", en: *Tiempos Modernos: Revista electrónica de Historia Moderna*, vol. 4, n° 9, España, Asociación Tiempos Modernos, 2003, 14 pp.
- _____, *Hacienda, arbitrista y negociación política. El proyecto de los erarios públicos y montes de piedad en los siglos XVI y XVII*, Valladolid, Universidad de Valladolid, 2003, 293 pp.
- DUBET, ANNE Y SABATINI, GAETANO, "Arbitristas. Acción política y propuesta económica" en: José Martínez Millán y María Antonieta Visceglia, *La Monarquía de Felipe III. La corte (vol. III)*, Madrid, Fundación Mapfre-Instituto de Cultura, 2008, pp. 867-869.
- ELLIOTT, JOHN, H., "Introspección colectiva y decadencia en España a Principios del siglo XVII" en: J. H. Elliott (ed.), *Poder y sociedad en la España de los Austrias* (1977), Barcelona, Crítica, 1982, pp 198-223.
- _____, "España y América en los siglos XVI y XVII" en: Leslie Bethell (coord.), *Historia de América Latina, vol. 2: América latina colonial: Europa y América en los siglos XVI, XVII, XVIII*, Barcelona, Crítica, 1990, 280 pp.
- _____, "A Europe of Composite Monarchies" en: *Past & Present*, n° 137, Oxford University Press, The Past & Present Society, 1992, p. 48-71.

- _____, *The Revolt of the Catalans. A study in the decline of Spain (1598-1640)*, Cambridge, Cambridge University Press, 1984, 648 pp.
- _____, "Reformismo en el mundo hispánico: Olivares y Palafox" en: Montserrat Galí i Boadella, *La Pluma y el báculo: Juan de Palafox y el mundo hispano del seiscientos*, Puebla, Universidad Autónoma de Puebla, Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, 2004, p.13-55.
- EMMER, PIETER, "The organisation of global trade: the monopoly companies, 1600-1800", en: *European Review*, vol. 22, n. 1, 2014, pp. 106-115
- _____, "The two expansion systems in the Atlantic", en: *Itinerario*, 15 (1), 1991, pp. 21-27.
- ESCUADERO LÓPEZ, JOSÉ ANTONIO, "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.1, pp. 621-668.
- ESPINO LÓPEZ, ANTONIO, *Fronteras de la Monarquía. Guerra y decadencia en tiempos de Carlos II, 1665-1700*, Lleida, Milenio, n. 75, 2019, 877 pp.
- _____, "Sobre la creación de fronteras. El caso de La Española y las guerras del reinado de Carlos II, 1673-1697", en: *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, n. 75 (1), enero-junio, 2018, pp. 157-184.
- _____, "Armas para las Indias: El problema del suministro de armas y la defensa colonial durante el reinado de Carlos II", en: *Revista Complutense de Historia de América*, España, Ediciones Complutense, n. 45, 2019, pp. 189-210.
- ESTEBAN ESTRÍNGANA, ALICIA, "«Dar ley a los otros» y emanciparse de ella: balance de hegemonía en las dos guerras de Flandes (1635-1646)", en: *Studia Historica: Historia Moderna*, vol. 41 (Núm. 1), 2019, pp. 65-116, [DOI: <https://doi.org/10.14201/shhmo2019411728>].
- _____, *Servir al rey en la Monarquía de los Austrias. Medios, fines y logros del servicio al soberano en los siglos XVI y XVII*, Madrid, Sílex Universidad, 2012, 525pp.
- FAVARÓ, VALENTINA, MERLUZZI, MANFREDI Y SABATINI, GAETANO (eds.), *Fronteras. Procesos y prácticas de integración y conflictos entre Europa y América (siglos XVI-XX)*, Madrid, Fondo de Cultura Económica (FCE) y Red Columnaria, 2017, 702 pp.
- FERNÁNDEZ, JUAN GIL, *Mitos y utopías del descubrimiento, II. El Pacífico*, Madrid, Alianza Editorial, 1989, 432pp.
- FERNÁNDEZ DURO, CESÁREO, *Armada Española: desde la unión de los Reinos de Castilla y León*, 9 tomos, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1895-1903.
- FERNÁNDEZ LÓPEZ, FRANCISCO, *La Casa de la contratación. Una oficina de expedición documental para el gobierno de las Indias (1503-1717)*, Sevilla, Universidad de Sevilla y El Colegio de Michoacán, A.C., 2018, 419pp.
- _____, "El proceso de admisión de maestros de navíos en la Casa de la Contratación: expedientes y procedimiento" en: *Anuario de Estudios Americanos*, n°75-1, Sevilla, enero-junio, 2018, pp. 43-66
- FERNÁNDEZ DE PINEDO, EMILIANO, "Comercio colonial y semiperiferización de la Monarquía hispánica en la segunda mitad del siglo XVII" en: *Áreas. Revista Internacional de Ciencias Sociales*, n° *Desigualdad y Dependencia. La periferización del Mediterráneo occidental (s. XII-XIX)*, Murcia, 1984, pp. 121-135
- FLYNN, DENNIS OWEN, Y GIRÁLDEZ, ARTURO, "Born with a 'silver spoon': the origin of world trade in 1571", en: *Journal of World History*, vol. 6, no. 2, University of Hawai'i, (otoño, 1995), pp. 201-221.

- FRANCIS LANG, MERVYN, *Las flotas de Nueva España (1630-1710) despacho, azogue, comercio*, Sevilla, Muñoz Moya, 1998, 352 pp.
- FREEMAN, DAVID, *A Silver river in a Silver World. Dutch Trade in the Rio de la Plata, 1648-1678*, Cambridge, Cambridge University Press, 2020, 226 pp.
- FRÍAS, SUSANA, "Presencia Navarra en Buenos Aires 1580-1713", en: *Príncipe de Viana Anejo*, nº13, 1991, pp. 63-107.
- GALÍ BOADELLA, MONTSERRAT (coord.), *La pluma y el báculo: Juan de Palafox y el mundo hispano del seiscientos*, Puebla, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, 2004, 355 pp.
- GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, ANTONIO, *Cádiz y el Atlántico (1717-1778): El comercio colonial español bajo el monopolio gaditano*, 2 vol., Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Excelentísima diputación provincial de Cádiz, 1976, 569 pp.
- _____, *La carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*, Sevilla, Algaida, 1992, 348 pp.
- _____, "Andalusia and the crisis of the Indies trade, 1610-1720", en: Irving. A. A. Thompson y Bartolomé Yun Casalilla (eds.), *The Castilian crisis of the seventeenth century. New perspectives on the economic and social history of seventeenth century Spain*, Reino Unido, Cambridge University Press, 1994, pp. 115-135.
- GARCÍA GARRALÓN, MARTA, "La Universidad de Mareantes y la defensa de los intereses de la gente de mar de la Carrera de Indias", en: García Hurtado, Manuel R.; González Lopo, Domingo L.; Martínez Rodríguez, Enrique (eds.), *El mar en los siglos modernos* (tomo II), Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, 2009, pp. 155-166
- _____, "La provisión de plazas en el Colegio de San Telmo de Sevilla", en: Carlos Martínez Shaw y José M. Oliva Melgar (ed.), *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*, Madrid, Marcial Pons, Ediciones de Historia, 2005, pp. 223-252.
- 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, pp. 41-83.
- GARCÍA DE PASO, JOSÉ ISIDORO, "La estabilización monetaria en Castilla bajo Carlos II", en: *Revista de Historia Económica – Journal of Iberian and Latin American Economic History*, año n° 18, n° 1, 2000, pp. 49-77.
- GARCÍA FUENTES, LUTGARDO, "Exportación y exportadores sevillanos a Indias, 1650-1700" en: *Archivo Hispalense. Revista histórica, literaria y artística*, 2da época, Tomo 60, nº184, 1977, pp. 1-40.
- _____, "Cien familias sevillanas vinculadas al tráfico indiano (1650-1700)", en: *Archivo Hispalense. Revista histórica, literaria y artística*, 2da época, Tomo 60, nº185, 1977, pp. 1-54.
- _____, "En torno a la reactivación del comercio indiano en tiempos de Carlos II", en: *Anuario de Estudios Americanos*, nº 36, España, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1979, pp. 251-286.
- _____, *El comercio español con América, 1650-1700*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1980, 574 pp.
- _____, "La oposición del Consulado de Cargadores a Indias a la creación de compañías privilegiadas (s. XVII)" en: *Temas Americanistas*, nº 17, Universidad de Sevilla, 2004, pp. 24-37.
- 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.

- GARCÍA LÓPEZ, MARÍA BELÉN, “Los autos de bienes de difuntos en Indias. El caso del sevillano Baltasar Tercer”, en: *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, [en línea], 2010, consultado el 22 junio 2023, DOI: [https://doi.org/10.4000/nuevomundo.59829].
- _____, “Fuentes para la historia colonial de Brasil en los archivos españoles”, en: *Nuevo Mundo, Mundos Nuevos*, 2009, §112, DOI: [https://doi.org/10.4000/nuevomundo.56980].
- GARCÍA-MAURIÑO MUNDI, MARGARITA, *La pugna entre el consulado de Cádiz y los jenizaros por las exportaciones a Indias (1720-1765)*, Madrid, Universidad de Sevilla secretariado de publicaciones, 1999, 374 pp.
- GARCÍA SANZ, ÁNGEL, “Castile 1580-1650: economic crisis and the policy of “reform”, en: Irving. A. A. Thompson y Bartolomé Yun Casalilla (eds.), *The Castilian crisis of the seventeenth century. New perspectives on the economic and social history of seventeenth century Spain*, Reino Unido, Cambridge University Press, 1994, pp. 13-31.
- GARMENDIA ARRUEBARRENA, JOSÉ “Un arcediano alavés en Cádiz y el testamento de Andrés Martínez de Murguía”, en: *Sancho el sabio: Revista de cultura e investigación vasca*, n °7, 1997, pp. 357-368.
- _____, “Los hermanos Curucelaegui de Elgoibar”, en: *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los amigos del País*, XLIX-1, 1993, pp. 167-187.
- _____, “Los Martínez de Murguía, comerciantes con las Indias”, en: *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, tomo 44, n °3-4, 1988, pp. 425-451.
- _____, “La correspondencia epistolar de Adrián de Elosu”, en: *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, Tomo 42, n°3-4, 1986, pp. 553-576.
- GASCÓN, MARGARITA, “La articulación de Buenos Aires a la frontera sur del Imperio español, 1640-1740”, en: *Anuario IEHS*, N°13, Tandil, Buenos Aires, Instituto de Estudios Histórico-Sociales, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, 1998, pp. 193-214.
- _____, “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. 413-448.
- _____, *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 pp.153-182. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=83308006>.
- _____, “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, 20 pp.
- _____, “Una periferia colonial en el esquema defensivo imperial: Mendoza en el siglo XVII”, en: *Bibliographica Americana*, no. 6, septiembre, Buenos Aires, Biblioteca Nacional Argentina “Mariano Moreno”, 2010, pp. 1-9.
- _____, *Periferias imperiales y fronteras coloniales en Hispanoamérica*, Buenos Aires, Dunken, 2011, 256 pp.
- GAUDIN, GUILLAUME, *El imperio de papel de Juan Díez de la Calle. Pensar y gobernar el Nuevo Mundo en el siglo XVII*, Madrid, Zamora Michoacán, FCE Colegio de Michoacán, 2017, 409 pp.
- GERHARD, PETER, *Pirates of the Pacific, 1575-1742*, Lincoln, University of Nebraska, 1990, 274 pp.

- GUERRERO ELECALDE, RAFAEL Y TERRAGÓ, GRISELDA, “La articulación de los territorios de la monarquía durante el primer reformismo borbónico: gobernadores, comerciantes y compañías privilegiadas de comercio, Río de la Plata (1700-1746)”, en: *Magallánica, revista de historia moderna*, vol.4, n°7, 2018, pp. 93-120.
- GINZBURG, CARLO, *El hilo y las huellas. Lo verdadero, lo falso, lo ficticio*, Luciano Padilla (trad.), Buenos Aires, FCE, 2010, 492 pp.
- GIRARD, ALBERT, *Le commerce français a Séville et Cadix au temps des Habsbourg. Contribution à l'étude du commerce étranger en Espagne aux XVIe et XVIIe siècles*, París, E. de Boccard, Bordeaux, Féret et fils (Bibliothèque de l'École des Hautes Études hispaniques, fasc. XVII), 1932, 607 pp.
- _____, *La rivalité Commerciale et maritime entre Seville et Cádiz jusqu'à la fin du XVIII siècle*, París, De Boccard, 1932, 119 pp.
- GOICOVICH, FRANCIS “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*, n° 40, vol. II, julio-diciembre, 2007, pp.311-332.
- GÓMEZ GONZÁLEZ, JUAN SEBASTIÁN, *La frontera selvática. Historia de Maynas, siglo XVIII*, México, UNAM, 2012, 114 pp.
- GONZÁLEZ DE LEÓN HEIBLUM, JULIÁN, “Imaginación política y la nueva historia imperial: más allá del Estado-nación y su narrativa”, en: *Historia y Grafía*, Ciudad de México, Universidad Iberoamericana, n°62, 2024, pp. 323-366.
- 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, pp. 201-228.
- _____, *Spanish Naval Power, 1589-1665: Reconstruction and Defeat*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997, 305 pp.
- GRAFENSTEIN, JOHANNA VON, “Situado y gasto fiscal: la Real Caja de México y las remesas para gastos militares en el Caribe, 1756-1783”, en: Angelo Alves Carrara y Ernest Sánchez Santiró (coords.), *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglos XVII-XIX)*, Ciudad de México, Universidade Federal de Juiz de Fora – Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2012, pp. 115-142.
- GRAFENSTEIN, JOHANNA VON, REICHERT, RAFAL Y RODRÍGUEZ TREVIÑO, JULIO CÉSAR (coord.), *Entre lo legal, lo ilícito y lo clandestino: prácticas comerciales y navegación en el Gran Caribe, siglos XVII al XIX*, Ciudad de México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, (Serie Historia Económica), 2018, 407 pp.
- HAMILTON, EARL J., *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*, Barcelona, Crítica, 2000 (1ª ed. 1934), 464 pp.
- HARING, CLARENCE HENRY, *Comercio y navegación entre España y las Indias: En la época de los Habsburgos*, México, FCE, 1939, 460 pp.
- HAUSBERGER, BERND, “La distribución transcontinental de la plata americana en la globalización temprana”, en: Antonio Ibarra y Bernd Hausberger (coords.), *Historia económica del peso mexicano. Del mercado global a la gestión política de la moneda*, México, El Colegio de México/UNAM, 2022.
- _____, “La red social del alavés Tomás Ruiz de Apodaca, comerciante en Cádiz”, en: *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Enriqueta Vila Vilar, Antonio Acosta Rodríguez, Adolfo Luis González Rodríguez (coords.), 2004, pp. 885-909.
- HAUSBERGER, BERND Y PANI, ERIKA, “Historia Global. Presentación”, en: *Historia Mexicana*, Ciudad de México, Colegio de México, vol. 68, n°1 (269), julio-septiembre, 2018, pp. 177-196.

- HAUSBERGER, BERND Y VÁZQUEZ VALENZUELA, DAVID ADÁN, "Vidas Globales. Enfoque Biográfico e historia global. Presentación", en: *Historia Mexicana*, vol.73, nº1, Ciudad de México, 2023, pp. 167-204. DOI [<https://doi.org/10.24201/hm.v73i1.4668>].
- HAVRYLYSHYN, OLEH Y SRZENTIC, NORA, *Institutions always "mattered". Explaining prosperity in mediaeval Ragusa (Dubrovnik)*, London, Palgrave Macmillan, 2014, 252 pp.
- HEREDIA HERRERA, ANTONIA, "Casa de la Contratación y Consulado de Cargadores a Indias: afinidad y confrontación", en: Antonio Acosta Rodríguez, Enriqueta Vila Vilar y Adolfo L. González Rodríguez (coord.), *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas-Universidad de Sevilla, 2004, pp. 161-181.
- _____, "Los "avisos", instrumentos de comunicación y transporte" en: *Andalucía y América* (Actas del II congreso de historia de Andalucía), Córdoba, Consejería de Cultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía y Obra Social y Cultural Cajasur/ Universidad de Córdoba, 1994, pp. 89-94.
- _____, "Los dirigentes oficiales del Consulado de Cargadores a Indias" en: *Andalucía y América en el siglo XVII: Actas de las III Jornadas de Andalucía y América*, coord. Bibiano Torres Ramírez y José J. Hernández Palomo, vol. 1, España, CSIC, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1985, pp. 217-236.
- _____, "Historia de un depósito documental: el archivo del Consulado de Cargadores, en Sevilla", en: *Andalucía y América en el siglo XVI: actas de las II Jornadas de Andalucía y América*, coord. Bibiano Torres Ramírez, José J. Hernández Palomo, vol. 1, España, CSIC, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1983, pp. 485-500.
- HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, ALFONSO JESÚS, "Contractor State, Carrera de Indias y militares-empresarios en la segunda mitad del siglo XVII", en: *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, n.º 80 (1), enero-junio, 2023, pp. 141-174.
- HERRERO SÁNCHEZ, MANUEL, "Cádiz y la reorganización del comercio indiano en el proyecto mercantilista de Juan Cano (1675)", en: *Andalucía y América. Actas del II congreso de historia de Andalucía*, Córdoba, Consejería de Cultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía y Obra Social y Cultural Cajasur-Universidad de Córdoba, 1994, pp. 171-178.
- _____, "El declive de la Monarquía Hispánica en el contexto internacional durante la segunda mitad del siglo XVII", en: María del Carmen Saavedra (ed.), *La decadencia de la monarquía hispánica en el siglo XVII. Viejas imágenes y nuevas aportaciones*, Madrid Editorial Biblioteca Nueva, 2016, pp. 39-58.
- _____, "La presencia holandesa en Brasil y la posición de las potencias ibéricas tras el levantamiento de Portugal (1640-1669)" en: José Manuel Santos Pérez y George Cabral de Souza (coord.), *El desafío holandés al dominio ibérico en Brasil en el siglo XVII*, Salamanca, Universidad de Salamanca, Fundación Cultural hispano-brasileña, 2006, pp. 67-90.
- HERZOG, TAMAR, *Frontiers of Possession. Spain and Portugal in Europe and the Americas*, Massachusetts, Harvard University Press, 2015, 362 pp.
- HOBBSAWM, ERIC, "The general crisis of the european economy in the seventeenth century" en: *Past & Present*, n° 5, Oxford University press, The Past and Present Society, 1954, p.33-53.
- HORMAECHEA, CAYETANO, RIVERA, ISIDRO Y DERQUI, MANUEL, *Los galeones españoles del siglo XVII*, Tomo I: Documentación, función, diseño y construcción y Tomo II: Aparejo, Artillería y pertrechos. Apéndices, Barcelona, Associació d'Amics del Museu MARítim de Barcelona, 2012.

- HUESO MONTÓN, ÁNGEL LUIS, "Don Tomás Muñoz, juez superintendente de Indias en Canarias (1658-1662)". en: *Anuario de Estudios Atlánticos*, n°23, 1977, pp. 383-408.
- HUSSEY, RONALD, "Antecedents of the Spanish monopolistic overseas trading companies (1624-1728)" en: *The Hispanic American Historical Review*, vol. IX, n° 1, 1929, pp. 1-30.
- IBARRA, ANTONIO, ALCÁNTARA, ÁLVARO Y JUMAR, FERNANDO., *Actores sociales, redes de negocios y corporaciones en Hispanoamérica, siglos XVII-XVIII*, Ciudad de México, UNAM-Bonilla Artigas Editores, 2018, 344 pp.
- IBARRA, ANTONIO Y HAUSBERGER, BERND (coords.), *Historia económica del peso mexicano. Del mercado global a la gestión política de la moneda*, México, El Colegio de México/UNAM, 2023, 423 pp.
- 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 pp.
- IMÍZCOZ, JOSÉ MARÍA, "Por una historia global. Aportaciones del análisis relacional a la *Global history*", en: Antonio Ibarra, Álvaro Alcántara y Fernando Jumar, *Actores sociales, redes de negocios y corporaciones en Hispanoamérica, siglos XVII-XVIII*, Ciudad de México, UNAM-Bonilla Artigas Editores, 2018, pp. 27-57.
- IMÍZCOZ, JOSÉ MARÍA Y ARROYO RUIZ, LARA, "Redes sociales y correspondencia epistolar. Del análisis cualitativo de las relaciones personales a la reconstrucción de redes egocentradas", en: *REDES* (Revista hispana para el análisis de redes sociales), vol. 21, n° 4, 2011, pp. 98-138.
- IRIGOIN, ALEJANDRA Y GRAFE, REGINA, "Bargaining for absolutism: A Spanish Path to Nation-State and Empire Building", en: *Hispanic American History Review*, vol. 88, n°2, 1 mayo 2008, pp. 173-209.
- ISRAEL, JONATHAN IRVINE, "México y la crisis general del siglo XVII", en: Enrique Florescano (comp.), *Ensayos sobre el desarrollo económico de México y América Latina (1500-1975)*, Ciudad de México, Fondo de Cultura Económica, 1979, pp. 128-153.
- _____, *The Dutch Republic. Its rise, greatness, and fall 1477-1806*, New York, Oxford University Press, 1995, 1280 pp.
- JIMÉNEZ ESTRELLA, ANTONIO, "Los nuevos bellatores de Su Majestad: reflexiones en torno al servicio militar al rey en los siglos XVI y XVII", en: Alicia Esteban Estríngana (ed.), *Servir al rey en la Monarquía de los Austrias. Medios, fines y logros del servicio al soberano en los siglos XVI y XVII*, Madrid, Sílex Universidad, 2012, pp. 387-413.
- JONES, GRANT D., *The conquest of the last Maya kingdom*, California, Stanford, Stanford University Press, 1998, 568 pp.
- 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 pp.
- _____, "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, pp.163-199.
- _____, "El espacio colonial peruano en la historiografía sobre circulación mercantil", en: *História de econômica & História de empresas*, vol. 17, n.2, marzo 2015, pp. 475-534.
- JUMAR, FERNANDO Y PAREDES, ISABEL, "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*, núm. 29, enero-junio, 2008, pp. 38-98.
- KOENIGSBERGER, HELMUT GEORGE, "*Dominium Regale or Dominium Politicum et Regale*" en: *Politicians and Virtuosi: Essays in Early Modern History*, London y Ronceverte, Hambledon Press, 1986, p. 1-27.

- KREKIČ, BARIŠA, "Dubrovnik (Ragusa): A Classic City-State. By Francis W. Carter. London and New York: Seminar Press, 1972", en: *Slavic Review* 33, no. 2 1974, pp. 386-87. [DOI:10.2307/2495842].
- LAMBERT, DAVID Y LESTER, ALAN, *Colonial Lives Across the British Empire: Imperial Career in the Long Nineteenth Century*, New York, Cambridge University Press, 2006, 396pp.
- LAMIKIZ, XABIER, "Patrones de comercio y flujo de información comercial entre España y América durante el siglo XVIII", en: *Revista de Historia Económica (Journal of Iberian and Latin American Economic History)*, Año N° 25, N° 2, 2007, pp. 231-258.
- _____, "Social capital, networks and trust in early modern long-distance trade: a critical appraisal", en: Manuel Herrero Sánchez y K. Kaps (eds.), *Merchants and Trade Networks in the Atlantic and the mediterranean, 1550-1800: connectors of maritime systems*, London y New York, Routledge, 2017, pp. 39-61.
- _____, "Fiscalidad y fraude en la reactivación de la Carrera de Indias, 1660-1700", en: R. Lanza García (coord.), *Los dineros de la corona: Finanzas y cambio fiscal en la Monarquía Hispánica, siglos XVI-XVII*, Granada, Comares, 2023, pp. 213-248.
- LANDAVAZO, MARCO ANTONIO (coord.), *Territorio, frontera y región en la historia de América. Siglos XVI al XX*, México, Porrúa, UMSNH/ IIH, 2003, 394 pp.
- LEIVA, ALBERTO DAVID, "La aplicación de la media anata en el virreinato del Río de la Plata", en: *Revista chilena de historia del derecho*, n°13, 1987, pp. 269-283.
- LEÓN CÁZARES, MARÍA DEL CARMEN, *Un levantamiento en nombre del rey nuestro señor. Testimonios indígenas relacionados con el visitador Francisco Gómez de Lamadriz*, México, UNAM-IIF, Centro de Estudios Mayas, 1988. 130 pp.
- _____, "Entre fieles y traidores o de cómo un funcionario de la Corona sublevó al Reino de Guatemala en 1700", en: Felipe Castro Gutiérrez, Virginia Guedea, José Luis Mirafuentes Galván (eds.), *Organización y liderazgo en los movimientos populares novohispanos*, CDMX, UNAM-IIH, 1992, pp. 115-144
- _____, "Vasallos en armas al servicio de su majestad. El levantamiento de 1701 en la Capitanía General de Guatemala", en: María del Carmen Valverde Valdés (coord.), *La Resistencia en el mundo maya*, CDMX, UNAM-IIF, 2007.
- LEVI, GIOVANNI, "Sobre microhistoria", en: Peter Burke (ed.), *Formas de hacer historia*, Madrid, Alianza Universidad, 1993, pp. 119-144.
- _____, "Microhistoria e Historia Global", en: *Historia Crítica*, n°69, 2018, pp. 21-35.
- 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, 222 pp.
- LORENZO CADARSO, PEDRO LUIS, *Un arbitrista del Barroco. Estudio histórico y diplomático del memorial de Rodrigo Fuenmayor*, La Rioja, Universidad de la Rioja-Servicio de Publicaciones, 2011, 186 pp.
- LOYOLA MAYAGOITIA, ARTURO, *Con privilegio militar. Reestructuraciones defensivas y gubernamentales en el puerto de Buenos Aires, Segunda mitad del siglo XVII*, (tesis de licenciatura), Ciudad de México, UNAM, 2016, 158 pp.
- MACLEOD, MURDO J., *Historia socioeconómica de la América Central española 1520-1720*, trad. Irene Piedra Santa, Guatemala, Editorial Piedra Santa y Biblioteca Centroamericana de las ciencias sociales, 1980, 522 pp.
- _____, "Self-promotion: The Relaciones de Méritos y Servicios and Their Historical and Political Interpretation", en: *Colonial Latin American Historical Review* 7, 1, 1998, pp. 25-42, en línea: <https://digitalrepository.unm.edu/clahr/vol7/iss1/2> (última consulta 29 junio 2023).

- MAFFI, DAVIDE, "El gigante olvidado. El ejército de Carlos II: entre la decadencia y la conservación (1665-1700)" en: María del Carmen Saavedra (ed.), *La decadencia de la monarquía hispánica en el siglo XVII. Viejas imágenes y nuevas aportaciones*, Madrid Editorial Biblioteca Nueva, 2016, pp. 111-128.
- MAN, RONEN, "La microhistoria como referente teórico-metodológico. Un recorrido por sus vertientes y debates conceptuales", en: *Historia Actual Online*, n° 30 (invierno), 2013, pp. 167-173.
- MANCHADO LÓPEZ, MARTA MARÍA Y LUQUE TALAVÁN, MIGUEL (coords.), *Fronteras del mundo hispánico. Filipinas en el contexto de las regiones liminares novohispánicas*, España, Universidad de Córdoba, 2011, 414 pp.
- MANTECÓN MOVELLÁN, TOMÁS, Y TRUCHUELO GARCÍA, SUSANA, "La(s) frontera(s) exteriores e interiores de la Monarquía Hispánica: perspectivas historiográficas", en: *Historia crítica*, n. 59, (2016), pp. 19-39.
- MARCHENA FERNÁNDEZ, JUAN, "La financiación militar en indias: introducción a su estudio" en: *Anuario de Estudios Americanos*, n° 36, España, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1979, pp. 81-110.
- _____, *Ejército y milicias en el mundo colonial americano*, Madrid, Mapfre (Colección Armas y América), 1992, 323pp.
- _____, (coord.), *El ejército de América antes de la independencia: ejército regular y milicias americanas, 1750-1815*, Madrid, Fundación Mapfre Tavera, 2005, 588 pp.
- _____, "Eliminando la competencia. El uso de los procesos inquisitoriales en las pugnas comerciales en el Caribe contra los comerciantes portugueses", en: Christian Cwik (Ed.), *Outlaws im Karibischem Raum. Americas. Beiträge zur Erforschung Kontinentalamerikas und der Karibik*. Wissenschaftlicher Verlag Berlin, Bd. 3, 2012, pp. 1-36
- MARCOS MARTÍN, ALBERTO Y AMIGO VÁZQUEZ, LOURDES, "Presentación. Europa y la Monarquía Hispánica ante el cambio de hegemonía (1635-1659)" en: *Studia Historica: Historia Moderna*, vol. 41 (Núm. 1), 2019, pp. 7-28. [DOI: <https://doi.org/10.14201/shhmo2019411728>].
- MARICHAL, CARLOS Y GRAFENSTEIN, JOHANNA (coords.), *El secreto del Imperio Español: Los situados coloniales en el siglo XVIII*, México, El Colegio de México, Instituto Mora, 2012, 373 pp.
- MARICHAL, CARLOS, "Rethinking Negotiation and Coercion in an Imperial State", en: *Hispanic American History Review*, vol. 88, n°2, 1 mayo 2008, pp. 211-218.
- MARILUZ URQUIJO, JOSÉ MARÍA, *Bilbao y Buenos Aires. Proyectos dieciochescos de compañías de comercio*, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, 1981, 157 pp.
- MARTÍNEZ LÓPEZ-CANO Y LUDLOW, LEONOR (coord.), *Historia del Pensamiento económico: del mercantilismo al liberalismo*, México, UNAM-IIH e Instituto de Investigaciones José María Luis Mora, 2007, 286 pp.
- MARTÍNEZ MILLÁN, JOSÉ, "Las investigaciones sobre patronazgo y clientelismo en la administración de la Monarquía Hispana durante la edad moderna", en: *Studia Historica Historia Moderna*, Ediciones Universidad de Salamanca, n°15, 1996, pp. 83-106.
- MARTÍNEZ SHAW, CARLOS Y OLIVA MELGAR, JOSÉ MARÍA (eds.), *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*, Madrid, Marcial Pons, Ediciones de Historia, 2005, 374 pp.
- 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 pp.

- MARTÍNEZ SHAW, CARLOS, "El imperio colonial español y la república holandesa tras la paz de Münster" en: revista *Pedralbes*, Barcelona, núm. 19, 1999, pp. 117-129.
- MASSIMO, GANCI Y RUGGIERO, ROMANO, (eds.), *Governare il mondo: L'imperio spagnolo dal XV al XIX secolo*, Palermo, Società Siciliana per la Storia Patria, 1991, 486 pp.
- MATILLA QUIZÁ, MARÍA JESÚS, "Las compañías privilegiadas en la España del antiguo régimen", en: Artola, Miguel (coord.), *La economía española al final del antiguo régimen*, vol. IV, Madrid, Alianza, 1982, pp. 270-401.
- 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 pp.
- MAZÍN, ÓSCAR Y BAUTISTA Y LUGO, GIBRAN (coords.), *El espejo de las Indias Occidentales. Un mundo de mundos, interacción y reciprocidades*, Ciudad de México, El Colegio de México-Centro de Estudios Históricos, Universidad Nacional Autónoma de México-Instituto de Investigaciones Históricas, Red Columnaria, Comunidad de Madrid, 2023, 750pp.
- MIRA CABALLOS, ESTEBAN, "La carrera de Indias: beneficios y perjuicios del monopolio comercial", en: *Magallánica: revista de historia moderna*, vol. 6, n° 11, julio-diciembre, Argentina, Universidad Nacional de Mar del Plata, 2019, pp. 62-93.
- _____, *Las Armadas del Imperio: poder y hegemonía en tiempo de los Austrias*, España, La Esfera de los Libros, 2019, 352 pp.
- _____, *El sistema naval del Imperio español. Armadas, flotas y galeones en el siglo XVI*, Madrid, Punto de Vista, 2015, Ebook.
- _____, "El sistema naval español en el siglo XVI: las armadas del Imperio", en: *Revista de historia naval*, año n. 19, n. 74, 2001, pp. 39-54.
- MOLAS RIBALTA, PERE, "Instituciones y comercio en la España de Olivares", en: *Studia Histórica. Historia Moderna*, 5, 1982, pp. 91-98.
- _____, "La Compañía como proyecto (siglos XVII-XVIII)" en: *Anuario de Estudios Atlánticos*, n° 50, 1, Patronato de la Casa de Colón, 2004, pp. 607-623.
- MOLINA, RAÚL, *Diccionario biográfico de Buenos Aires (1580-1720)*, Buenos Aires, Academia Nacional de la Historia, 2000, 797pp.
- _____, *Las primeras experiencias comerciales del Plata: el comercio marítimo, 1580-1700*, Buenos Aires, Talleres Gráficos Dorrego, 1966, 271pp.
- _____, "Una historia desconocida sobre los navíos de registro arribados a Buenos Aires en el siglo XVII" en: *Historia. Revista trimestral de historia argentina, americana y española*, Buenos Aires, vol. A. 15, n° 16, abril-junio, 1959, pp. 11-100.
- MORA DE TOVAR, GILMA, "El comercio entre Guatemala y Perú y el debate de las bebidas embriagantes", en: *Fronteras de la historia: revista de historia colonial latinoamericana*, n°1, Universidad Nacional de Colombia, 1997, pp. 93-113
- MORALES PADRÓN, FRANCISCO, *El Comercio Canario-Americano (siglos XVI, XVII y XVIII)*, Sevilla, Publicaciones de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1955, 488 p.
- MOREAU CUETO, JUAN JAVIER, "¿Un caso de solidaridad judeoconversa? Diego de Barrios, vecino de Cádiz, en: *BAETICA. Estudios de Historia Moderna y Contemporánea*, n°29, 2007, pp. 367-384, DOI: [<https://doi.org/10.24310/BAETICA.2007.v0i29.240>].
- MORINEAU, MICHEL, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux: les retours des trésors américains d'après les gazettes hollandaises (XVIe-XVIIIe siècles)*. (Studies in Modern Capitalism vol. 7) Londres-París, Cambridge University Press-Éditions de la Maison des Sciences de l'Homme, 1985, 688 pp.

- MOUSNIER, ROLAND, *Les XVIe et XVIIe siècles: Le progres de la Civilisation Europeenne et le Déclin de L'Orient (1492-1715)*, (Histoire Générale des civilisations, t. IV), París, Presses universitaires de France, 1954, 605 pp.
- MOUTOUKIAS, ZACARÍAS, *Contrabando y control colonial en el siglo XVII. Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano*, Buenos Aires, Centro editor de América Latina, 1988, 221 pp.
- MOYA SORDO, VERA, "Influencia del corso y sistema de presas en las políticas navales del estado español durante el siglo XVIII", en: Manuel Alcántara, Mercedes García Montero y Francisco Sánchez López (coords.), *Historia y patrimonio cultural. Memoria del 56º congreso internacional de americanistas*, Salamanca, Universidad de Salamanca, 2018, 742-751
- NAVARRO GARCÍA, LUIS, "La casa de la Universidad de Mareantes de Sevilla (Siglos XVI-XVII)", en: Antonio Acosta Rodríguez, Enriqueta Vila Vilar y Adolfo L. González Rodríguez (coord.), *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones científicas-Universidad de Sevilla, 2004, pp. 743-760
- OBARA-SAEKI, TADASHI Y VIQUEIRA ALBAN, JUAN PEDRO, *El arte de contar tributarios: provincia de Chiapas, 1560-1821*, Ciudad de México, COLMEX, CEH, 2017, 788 pp.
- O'DONNELL, HUGO, *España en el descubrimiento, conquista y defensa del Mar del Sur*, Madrid, Mapfre, 1992, 291 pp.
- OLASKOAGA ORTIZ, FERMIN, "Linajes de Hondarribia. Linaje de los Berrotaran en Hondarribia", en: *Linajes y apellidos de Hondarribia*, proyecto de publicación on-line impulsado por el Servicio Municipal del Archivo Municipal (del Ayuntamiento de Hondarribia), accesible en línea en: [<https://www.hondarribia.eus/es/linajes-apellidos-hondarribia>].
- OLIVA MELGAR, JOSÉ MARÍA, "La metrópoli sin territorio. ¿Crisis del comercio de Indias en el siglo XVII o pérdida del control del monopolio?" en: Carlos Martínez Shaw y José M. Oliva Melgar (ed.), *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*, Madrid, Marcial Pons, Ediciones de Historia, 2005, pp. 19-74.
- _____, "Los insondables galeones del tesoro y las informaciones diplomáticas toscanas sobre las remesas de plata americana en la segunda mitad del siglo XVII" en: Isabel Lobato Franco y José M. Oliva Melgar (ed.), *El sistema comercial español en la economía mundial (siglos XVII-XVIII): Homenaje a Jesús Aguado de los Reyes*, Huelva, Universidad de Huelva-Servicio de Publicaciones, 2013, pp. 127-155.
- _____, "Pacto fiscal y eclipse de la Contratación en el siglo XVII: Consulado, Corona e indultos en el Monopolio de Indias", en: Antonio Acosta Rodríguez, Enriqueta Vila Vilar y Adolfo L. González Rodríguez (coord.), *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*, Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas-Universidad de Sevilla, 2004, pp. 449-495.
- _____, *El monopolio de Indias en el siglo XVII y la economía andaluza: la oportunidad que nunca existió. Lección inaugural curso académico 2004-2005*, Huelva, Universidad de Huelva, 2004, 272 pp.
- OLIVARI MICHELE, *Avisos, pasquines y rumores. Los comienzos de la opinión pública en la España del siglo XVII*, trad. Carlo Caranci y Rosa García, Madrid, Cátedra, 2014, 526 pp.
- ÖZVEREN, EYÜP, "Shipbuilding, 1590-1790", en: *Review*, (Fernand Braudel Center), vol. 23, n. 1, Commodity Chains in The World -Economy, 1590-1790, 2000, pp. 15-86.
- PARDO MOLERO, JUAN FRANCISCO Y RUIZ IBÁÑEZ, JOSÉ JAVIER, (dirs.), *Los mundos ibéricos como horizonte metodológico. Homenaje a Isabel Aguirre Landa*, Valencia, Tirant lo Blanch, 2021, 664pp.

- PARKER, GEOFFREY, *Global Crisis. War, Climate Change, and Catastrophe in the Seventeenth Century*, New Haven, Yale University Press, 2013, 904 pp.
- _____, *El siglo Maldito. Clima, guerra y catástrofe en el siglo XVII* (traducción: Victoria Gordo del Rey y Jesús Cuéllar), Barcelona, Planeta, 2017, 1,504 pp.
- _____, *El ejército de Flandes y el camino español, 1567-1659, la logística de la victoria y derrota de España en las guerra de los Países Bajos* (1972), Madrid, Alianza Editorial, 2000, 493 pp.
- _____, *La guerra de los Treinta Años*, Barcelona, Crítica, Grupo editorial Grijalbo, 1988, 453 pp.
- PEARCE, ADRIAN J., *The origins of Bourbon reform in Spanish South America, 1700-1763*, New York, Palgrave Macmillan, 2014, 264 pp.
- PEJOVÉS MACEDO, JOSÉ ANTONIO, *El Tribunal del Consulado de Lima: antecedentes del arbitraje comercial y marítimo en el Perú*, Lima, Universidad de Lima, 2018, 227 pp.
- PERALTA RUIZ, VÍCTOR, *Patrones, clientes y amigos. El poder burocrático indiano en la España del siglo XVIII*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2006, 289 pp.
- PÉREZ AMORES, ARTURO, "Súbditos extranjeros al servicio de la Monarquía hispánica: el caso de Ragusa (1580-1620)" en: *Prohistoria*, año XXIV, n° 35, junio 2021, pp. 5-28
- PÉREZ HERRERO, PEDRO (coomp.), *Región e historia en México (1700-1850). Métodos de análisis regional*, México, Instituto Dr. Mora, Universidad Autónoma Metropolitana, 1991, 263 pp.
- PÉREZ-MALLAÍNA, PABLO EMILIO, "La creación de La Universidad de Mareantes", en: *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n°39, 2001, pp. 43-62.
- PICO, JOSÉ MARÍA, "Don Juan del Pozo y Silva. Cabildante y estanciero de la trinidad 1631-1697", en: *Genealogía. Revista del Instituto Argentino de Ciencias Genealógicas*, Buenos Aires, n°25, 1992, pp. 13-88.
- _____, *La América Colonial, 1492-1763: política y sociedad*, Madrid, Síntesis (col. Historia de España, 3er Milenio Vol. 18), 2000, 416 pp.
- PINZÓN RÍOS, GUADALUPE, "Faenas marítimas y construcción naval en Guatemala. Un acercamiento a partir del caso del galeón *Nuestra Señora de la Victoria* (1657)", en: *Trabajos y Comunicaciones*, Universidad Nacional de La Plata, FH y CE, Departamento de Historia, 2da época, n°55, e164, enero-junio 2022
- _____, *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 Luis Mora, 2011, 391 pp.
- _____, "El tratado de Utrecht y sus repercusiones en los contactos marítimos entre Nueva España y Guatemala" en: *Resonancias Imperiales: América y el Tratado de Utrecht 1713-2013*, México, Instituto Dr. José María Luis Mora, 2015, pp. 309-328.
- _____, "Frontera meridional novohispana o punto de encuentro intervirreinal. El espacio marítimo entre Nueva España y Guatemala a partir de sus contactos navales", en: Guadalupe Pinzón Ríos y Carmen Yuste (coords.), *A 500 años del hallazgo del Pacífico. La presencia novohispana en el Mar del Sur*, México, UNAM-IIH, 2016, pp. 343-362.
- _____, "A plus vaste commerce, meilleure defense. Un project de compagnie commercial au Guatemala (1742)" en: *Temps, Pratiques et Représentations. Formation de la culture/formation des cultures*, Brest, Universidad de Bretaña Occidental, 2017, pp. 179-199.

- _____, "De zona olvidada a plataforma de expansión. Centroamérica en las representaciones cartográficas y proyectos navales ingleses (1680-1742)", en: *Anuario de Estudios Americanos*, [S.l.], v. 7, n. 1, mayo, España, 2018, pp. 185-210.
- PIETSCHMANN, HORST, *El Estado y su evolución al principio de la colonización española de América*, México, Fondo de Cultura Económica, 1989, 247 pp.
- _____, "Burocracia y corrupción en Hispanoamérica colonial. Una aproximación tentativa", en: *Nova Americana*, n°5, Torino, 1982, pp. 11-37.
- _____, "Imperio y comercio en la formación del Atlántico español", en: Lobato Franco, Isabel y Oliva Melgar, José María, (eds.), *El sistema comercial español en la economía mundial (siglos XVII-XVIII): homenaje a Jesús Aguado de los Reyes*, Huelva, Universidad de Huelva, 2013, pp. 71-95.
- PIQUERAS GARCÍA, MARÍA BELÉN, "Cédula de Felipe IV sobre el derecho de la media anata", en: *Trocadero: Revista de historia moderna y contemporánea*, n. 21-22, (2009-2010), pp. 165-190.
- POTTER, SIMON Y SAHA, JONATHAN, "Global History, Imperial History and Connected Histories of Empire", en: *Journal of Colonialism & Colonial History*, vol.16, n°1, 2015, 35pp.
- 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, 230 pp.
- PULIDO BUENO, IDELFONSO, *La Real Hacienda de Felipe III*, Huelva, Artes Gráficas Andaluzas, 1996, 270 pp.
- PULIDO BUENO, JOSÉ, *El piloto mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla: pilotos mayores, catedráticos de cosmografía y cosmógrafos de la Casa de la Contratación de Sevilla*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1950, 983 pp.
- QUARLERI, LÍA, *Rebelión y guerra en las fronteras del Plata: guaraníes, jesuitas e imperios coloniales*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 2009, 381 pp.
- QUILES ALBERO, DAVID, *Las relaciones entre la Monarquía Hispánica y la República de Venecia en el contexto de la guerra de Candía (1645-1669)*, (Tesis Doctoral), Madrid, Programa de doctorado en Historia Moderna-Universidad Autónoma de Madrid, 2021, 471 pp.
- QUIRÓS ROSADO, ROBERTO, "Nobleza, iglesia y comercio indiano: El caso de Cristóbal García de Segovia (1633-1692)", en: *Hidalguía*, año LV (en dos partes), n°331 y 332, 2008 y 2009.
- RAVINA MARTÍN, MANUEL, "Un padrón de los contribuyentes de Cádiz a mediados del siglo XVII", en: *Archivo Hispalense. Revista histórica, literaria y artística*, Sevilla, Excelentísima Diputación Provincial de Sevilla, Tomo LIX, n°181, 1976, pp. 133-152.
- REICHERT, RAFAL, "Una aproximación al tema de la legislación real del armamento y de los suministros de armas, municiones y pólvora para los presidios del Gran Caribe durante el siglo XVII", en: Iván Valdez-Bubnov, Aitor Díaz Paredes y Antonio José Rodríguez Hernández (coords.), *Armamento y globalización en la monarquía hispana (siglos XVI-XVIII)*, Ciudad de México, Universidad Autónoma de México – Instituto de Investigaciones Históricas, 2022, pp.119-144.
- _____, "Comercio legal e ilegal, rutas de navegación y guerra de corso en la capitanía general de Guatemala, 1714-1778" en: Guadalupe Pinzón Ríos (coord.), *Cabotajes novohispanos. Espacios y contactos marítimos en torno a la Nueva España*, México, UNAM-IIH, 2021, pp. 323-350.
- _____, "El Caribe centroamericano en la estrategia defensivo-militar de la casa de los Austria, siglos XVI y XVII", en: *Caribbean Studies*, vol. 44, n° 1-2, enero-diciembre, 2016, San Juan, Instituto de Estudios del Caribe, pp. 111-139.

- _____, “El contrabando y sus redes en el Golfo de Honduras y su persecución en la Capitanía General de Guatemala, siglo XVIII”, en: *Historia Mexicana*, vol.63, n°4, pp. 1551-1581.
- _____, *Sobre las olas de un mar plateado. La política defensiva española y el financiamiento militar novohispano en la región del Gran Caribe, 1598-1700*, Mérida, Universidad Nacional Autónoma de México, Centro Peninsular en Humanidades y Ciencias Sociales, 2013, 176pp.
- _____, “Entre la paz y la guerra, el gasto militar novohispano en la región del Gran Caribe (1609-1749)” en: Angelo Alves Carrara y Ernest Sánchez Santiró (coords.), *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglos XVII-XIX)*, Ciudad de México, Universidade Federal de Juiz de Fora – Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2012, pp.39-64.
- _____, “La lucha por el dominio colonial en las Indias durante el siglo XVII, casos de San Martín, Jamaica y la isla Española” en: *Historia Caribe*, n°20, Universidad del Atlántico, 2012, pp. 159-182.
- REITANO, EMIR Y POSSAMAI, PAULO (coords.), *Hombres, Poder y Conflicto. Estudios sobre la frontera colonial sudamericana y su crisis*, Argentina, Universidad Nacional de La Plata-FaHCE (Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación), 2015, 480pp.
- REVEL, JACQUES, “Micro-análisis y construcción de lo social” en: *Anuario del Instituto de Estudios histórico sociales*, n°10, 1995, pp. 125-143.
- _____, (dir.), *Juegos de escalas. Experiencias de microanálisis*, San Martín, UNSAM Edita, 2015, 284 pp.
- RIBOT GARCÍA, LUIS ANTONIO, “Conflicto y lealtad en la Monarquía Hispánica durante el siglo XVII” en: Francisco José Aranda Pérez (coord.), *La declinación de la monarquía hispánica en el siglo XVII: Actas de la VII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna (2002)*, Cuenca, Universidad de Castilla-La Mancha, 2004, pp. 39-68.
- RODRÍGUEZ GARCÍA, MARGARITA, “Compañías Privilegiadas de comercio con América y cambio político (1706-1765)”, en: *Estudios de Historia Económica* N° 46, Madrid, Banco de España, 2005, pp. 13-76.
- RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, ANTONIO JOSÉ, *Los tambores de marte. El reclutamiento en Castilla durante la segunda mitad del siglo XVII (1648-1700)*, Valladolid, Universidad de Valladolid, Servicio de Publicaciones, 2011, 384 pp.
- _____, “Patentes por soldados. Reclutamiento y venalidad en el ejército durante la segunda mitad del siglo XVII”, en: *Chronica Nova: Revista de historia moderna de la Universidad de Granada*, n.º 33, 2007, pp. 37-56.
- _____, “Asientos y asentistas militares en el siglo XVII: el ejemplo del pan y la pólvora”, en: *Studia Histórica: Historia Moderna*, n.º 35, pp. 61-98, [DOI: <https://doi.org/10.14201/shhmo2013356198>].
- ROMANO, RUGGIERO, *Coyunturas opuestas: La crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*, México, El Colegio de México, 1993, 171 pp.
- _____, *Mecanismo y elementos del sistema económico colonial americano. Siglos XVI –XVIII*, México, COLMEX, FCE, 2004, 480 pp.
- PÉREZ GERARDO, DIANA ROSELLY (coord.), *Vivir en los márgenes. Fronteras en América colonial: sujetos, prácticas e identidades, siglos XVI-XVIII*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, 2021, 326 pp.
- RUIZ IBÁÑEZ, JOSÉ JAVIER, “El final de un sueño imperial: guerra y poder en Castilla tras 1635”, en: *Studia Historica: Historia Moderna*, vol. 41 (Núm. 1), 2019, pp. 259-288, [DOI: <https://doi.org/10.14201/shhmo2019411728>].

- SAAVEDRA, MARÍA DEL CARMEN (ed.), *La decadencia de la monarquía hispánica en el siglo XVII. Viejas imágenes y nuevas aportaciones*, Madrid Editorial Biblioteca Nueva, 2016, 208 pp.
- SÁNCHEZ BELÉN, JUAN ANTONIO, “Mirando hacia adelante: las reformas económicas y fiscales en el reinado de Carlos II”, en: María del Carmen Saavedra (ed.), *La decadencia de la monarquía hispánica en el siglo XVII. Viejas imágenes y nuevas aportaciones*, Madrid Editorial Biblioteca Nueva, 2016, pp. 165-182.
- _____, “Las relaciones internacionales de la monarquía hispánica durante la regencia de doña Mariana de Austria” en: *Studia Histórica Historia Moderna*, n°20, Universidad de Salamanca, Fundación Española de Historia Moderna, 1999, pp. 137-172.
- SÁNCHEZ RUBIO, ROCÍO E TESTÓN NÚÑEZ, ISABEL, “Mecanismos de control y sistemas de identificación de la Monarquía hispánica en el trasvase poblacional al Nuevo Mundo (siglo XVI)” en: Livio Antonelli (coord.), *Procedure, metodi, strumenti per l'identificazione delle persone e per il controllo del territorio*, Messina, Rubbettino, 2017, pp. 67-90.
- SÁNCHEZ SANTIRÓ, ERNEST, “Las reformas borbónicas como categoría de análisis en la historiografía institucional, económica y fiscal sobre Nueva España: orígenes, implantación y expansión”, en: *Historia Caribe*, vol. XI, n° 29, julio-diciembre, 2016, pp. 19-51.
- _____, “La Armada de Barlovento y la fiscalidad novohispana (1636-1749)”, en: Angelo Alves Carrara y Ernest Sánchez Santiró (coords.), *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (siglos XVII-XIX)*, Ciudad de México, Universidade Federal de Juiz de Fora – Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2012, pp. 65-90.
- SANTANA PÉREZ, GERMÁN, “Canarias: base de la actuación holandesa en el Atlántico (siglos XVII-XVIII)”, en: *Cuadernos de Historia Moderna*, Universidad de las Palmas, n°29, 2004, pp.91-109.
- _____, “Los holandeses y la utilización de Canarias como puerta atlántica durante los siglos XVI-XVII”, en: Raymond Fagel (coord.), René Vermeir y Maurits Ebben (eds.): *Agentes e identidades en movimiento: España y los Países Bajos, siglos XVI-XVIII*, Madrid, Sílex Ediciones, 2011, pp. 329-349.
- SANTOS PÉREZ, JOSÉ MANUEL, “Las élites De Santiago De Guatemala Y El Cabildo Colonial, 1700-1770”, en: *Revista De Historia (Heredia)*, n°38 (julio), 1998, pp. 87-111.
- SANTOS PÉREZ, JOSÉ MANUEL Y CABRAL DE SOUZA, GEORGE (eds.), *El desafío holandés al dominio ibérico en Brasil en el siglo XVII*, Salamanca, Universidad de Salamanca, 2006, 292 pp.
- SANZ AYÁN, CARMEN, “Los estímulos reformistas y sus límites: fiscalidad, moneda, y deuda en el reinado de Carlos II”, en: *e-Spania* [En línea], n°29, febrero 2018, consultado en marzo 2023; [DOI: <https://doi.org/10.4000/e-spania.27532>].
- _____, *Los banqueros de Carlos II*, Salamanca, Universidad de Valladolid-Junta de Castilla y León, 1989, 585 pp.
- 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, pp. 113-134.
- Sanz Tapia, Ángel, “La justicia en venta. El beneficio de cargos americanos de audiencia bajo Carlos II (1683-1700)”, en: *Anuario de Estudios Americanos*, vol.69, n.1, 2012, 63-90.
- _____, “Provisión, beneficio y venta de oficios americanos de Hacienda (1632-1700)”, en: *Revista complutense de historia de América*, vol.37, 2011, pp.145-172.

- _____, ¿Corrupción o necesidad?: La venta de cargos de gobierno americanos bajo Carlos II (1674-1700), Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2009, 468pp.
- SERRANO ÁLVAREZ, JOSÉ MANUEL, "España en América: las tropas peninsulares en el Sistema defensivo indiano durante el siglo XVIII", en: *Cuadernos de Historia Moderna*, 41.2, 2016, pp. 539-559, [DOI: <https://doi.org/10.5209/CHMO.53820>].
- SERRANO MANGAS, FERNANDO, *La encrucijada portuguesa. Esplendor y quiebra de la unión ibérica en las Indias de Castilla (1600-1668)*, Badajoz, Diputación Provincial de Badajoz, 1994, 198 pp.
- _____, *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*, Madrid, Mapfre, 1992, 251 pp.
- _____, *Los galeones de la Carrera de Indias 1650-1700*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano Americanos 1985, XVI-224 pp.
- _____, "Los pertrechos extranjeros para los galeones de la Carrera de Indias en la segunda mitad del siglo XVII", en: *Temas Americanistas*, nº2, 1983, pp. 21-26.
- 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.
- SIGAUT, NELLY, "Las custodias del águila bicéfala", en: *Libros de la Corte*, n ° 15, 2017, pp. 70-92.
- SILVA, HERNÁN ASDRÚBAL, "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, pp. 964-976.
- SILVA PRADA, NATALIA, "Pasquines contra visitadores reales: Opinión Pública en las ciudades hispanoamericanas de los siglos XVI, XVII y XVIII", en: Antonio Castillo y James Amelang (Dir.) Carmen Serrano (ed.), *Opinión Pública y Espacio Urbano en la Edad Moderna*, Gijón, Ediciones Trea, 2010, 543 pp.
- SOLÍS ROBLEDA, GABRIELA, "La herencia del derecho a solicitar retribución como factor de la colonización española: el caso de Yucatán", en: *Estudios de Historia Novohispana* [online], n. 57, Ciudad de México, diciembre 2017, pp. 27-44, accedido en 31 jul. 2023, DOI [<https://doi.org/10.1016/j.ehn.2017.05.001>].
- SOVARZO, JOSÉ, "En búsqueda de otro modelo explicativo. Las monarquías ibéricas analizadas desde sus múltiples interacciones", en: *Macrohistoria*, vol.1, nº1, 2021, pp. 36-46.
- SPENSER, DANIELA, "Biografía, ¿para qué?", en: *Desacatos. Revista de Ciencias Sociales*, nº50, 2016, pp.10-11.
- STEIN, STANLEY Y STEIN, BARBARA, *Silver, trade, and war. Spain and America in the making of early modern Europe*, Baltimore, The John Hopkins University Press, 2000, 351 pp.
- STORRS, CHRISTOPHER, *The resilience of the Spanish monarchy 1665-1700*, Oxford, Oxford University Press, 2006, 288 pp.
- _____, "El "desastre" de Darién (1698-1700). La pervivencia del poder imperial español en el ocaso de la España de los Habsburgo" en: *Revista de Historia Naval*, año XVIII, nº68, Instituto de Historia y Cultura Naval Armada Española, Ministerio de Defensa, 2000, p. 7-34.
- SUÁREZ, MARGARITA, "Sedas, rasos y damascos: Lima y el cierre del comercio triangular con México y Manila en la primera mitad del siglo XVII" en: *América Latina en la Historia Económica*, México, v.22, nº2, 2015, pp. 101-134.
- _____, "Reforma, orden y concierto en el Perú del siglo XVII: el arbitrio de Joan de Belveder", en: *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 71, nº1, enero-junio,

- Sevilla, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 2014, pp. 25-46.
- _____, *Desafíos Transatlánticos. Mercaderes, banqueros y el Estado en el Perú virreinal, 1600-1700*, Lima, Institut Français d'études andines, 2001, 528 pp.
- SUBRAHMANYAM, SANJAY, *Connected History. Essays and Arguments*, London-New York, Verso, 2022, 304 pp.
- THOMPSON, IRVING. A. A., "Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo durante el siglo XVI", en: *Manuscripts*, n.º. 24, 2006, pp. 95-124.
- THOMPSON, IRVING. A. A. Y YUN CASALILLA, BARTOLOMÉ (eds.), *The Castilian crisis of the seventeenth century. New perspectives on the economic and social history of seventeenth century Spain*, Reino Unido, Cambridge University Press, 1994, 348 pp.
- TRIVELLATO, FRANCESCA, "Is There a Future for Italian Microhistory in the Age of Global History?", en: *California Italian Studies*, vol.2, n.º1, 2011.
- TRUCHUELO, SUSANA Y REITANO, EMIR (eds.), *Las fronteras en el mundo atlántico (siglos XVI-XIX)*, La Plata, Universidad Nacional de La Plata, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, (HisMundI; 1), 2017, 527 pp.
- TRUJILLO, OSCAR, "Los Habsburgo en el Río de la Plata: Gobernadores de capa y espada en el Buenos Aires colonial temprano", en: *Anuario del Instituto de Historia Argentina*, vol.17, n.º2, e047, 2017, DOI: [https://doi.org/10.24215/2314257Xe047].
- _____, "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, pp. 92-108.
- _____, "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, pp. 309-329.
- _____, "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, pp. 341-358.
- USUNÁRIZ, JESÚS MARÍA, "América, la política internacional europea y las "Relaciones de sucesos" españolas tras los tratados de Westfalia", en: *Revista chilena de literatura*, Santiago, N.º 85, nov. 2013, pp. 179-202.
- VALDEZ BUBNOV, IVÁN, *Poder naval y modernización del Estado, política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, UNAM-IIH, Iberoamericana y Bonilla Artigas Editores, 2011, 515 pp.
- VALDEZ BUBNOV, IVÁN, DÍAZ PAREDES, AITOR Y RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, ANTONIO JOSÉ (coords.), *Armamento y globalización en la monarquía hispana (siglos XVI-XVIII)*, Ciudad de México, Universidad Autónoma de México – Instituto de Investigaciones Históricas, 2022, 372 pp.
- VALDEZ-BUBNOV, IVÁN, SOLBES FERRI, SERGIO Y BRANDON, PEPIJN (coords.), *Redes empresariales y administración estatal. La provisión de materiales estratégicos en el mundo hispánico durante el largo siglo XVIII*, Ciudad de México, Universidad Nacional Autónoma de México – Instituto de Investigaciones Históricas, 2020, 386pp.
- VALLADARES RAMÍREZ, RAFAEL, "El Brasil y las Indias españolas durante la sublevación de Portugal (1640-1668)" en: *Cuadernos de Historia Moderna*, Madrid, N.º14, Editorial Complutense, 1993, pp. 151-172
- VALLE PAVÓN, GUILLERMINA DEL, "Contrabando, negocios y discordias entre los mercaderes de México y los cargadores peninsulares, 1670-1711", en: *Studia histórica. Historia*

- moderna*, vol. 42, n°2, 2020 (ejemplar dedicado a: Del Mediterráneo al Atlántico. Mercaderes en las urbes (siglos XVI-XVII), p. 119-123.
- _____, (coord.), *Negociación, lágrimas y maldiciones. La fiscalidad extraordinaria en la monarquía hispánica, 1620-1814*, México, Instituto Mora, 2020, 323 pp.
- _____, “El consulado de mercaderes de la ciudad de México, 1594-1827, historiografía y fuentes sobre su historia” en: *América Latina en la Historia Económica*, vol. 19, n° 17-18, 2002, pp. 11-21.
- VILA VILAR, ENRIQUETA, “Las ferias de Portobelo, apariencia y realidad del comercio con Indias”, en: *Anuario de Estudios Americanos*, N°39, 1982, pp. 275-340.
- _____, “Una amplia nómina de los hombres del comercio sevillano del siglo XVII”, en: *Boletín de la Real Academia Sevillana de Buenas Letras: Mignervae Baeticae*, n°30, 2002, pp. 139-191.
- _____, *El Consulado de Sevilla de Mercaderes a Indias. Un órgano de poder*, Sevilla, Ayuntamiento de Sevilla-Instituto de la Cultura y las Artes de Sevilla, 2016, 250 pp.
- VILA VILAR, ENRIQUETA Y KUETHE, ALLAN (eds.), *Relaciones de poder y comercio colonial*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1999, 304 pp.
- VILAR, JEAN, *Literatura y economía. La figura satírica del arbitrista en el Siglo de Oro*, Madrid, Selecta de Revista de Occidente, 1973, 335 pp.
- VRENKEN, MAIKEL, “The Dutch East India Company (1602-1795) – it’s rise, evolution, decline and legacy of empire in Asia”, en: *Itinerario. International Journal of European Expansion and Global Interaction*, 17, 2014, 27 pp.
- WALKER, GEOFFREY, *Spanish politics and imperial trade, 1700-1789*, Bloomington/London, Indiana University Press, 1979, 297 pp.
- WALLERSTEIN, IMMANUEL MAURICE, *El moderno sistema mundial*, 3 vol. México, Siglo XXI, 1984,
- WASSERMAN, MARTÍN, *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, pp. 35-77.
- WEBRE, STEPHEN, *La sociedad colonial en Guatemala, estudios regionales y locales*, Antigua, Centro de Investigaciones Regionales de Mesoamérica, 1989, 272 pp.
- _____, “La crisis de autoridad en el siglo XVII tardío: Centro América bajo la presidencia de Don Jacinto de Barrios Leal, 1688-1695”, en: *Revista de Historia*, No. 27, 1993, recuperado de: <http://www.revistas.una.ac.cr/index.php/historia/article/view/3366>, 20 pp.
- _____, “Política y comercio en la Guatemala del siglo XVII”, en: *Revista de Historia*, No. 15, 1987, recuperado de: <http://www.revistas.una.ac.cr/index.php/historia/article/view/3210>, 15 pp.
- WHITE, LORRAINE, “Los tercios en España: el Combate” en: *Studia Histórica, Historia Moderna*, n°19, Universidad de Salamanca, 1998, pp. 141-167.
- YUN CASALILLA, BARTOLOMÉ, *Historia Global, historia transnacional, e historia de los imperios. El Atlántico, América y Europa (Siglos XVI-XVIII)*, Zaragoza, Institución Fernando el católico – Excelentísima diputación de Zaragoza, 2019, 397 pp.
- _____, “Globalizaciones versus imperios. Una perspectiva mundial sobre el nexo panameño en el siglo XVII”, en: *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, Debates: La primera globalización desde América: comercio, agentes y bienes entre el mundo atlántico y pacífico, ss. XVI-XVII, 2019 [DOI: <http://doi.org/10.4000/nuevomundo.78942>].

-
- _____, (dire.), *Las redes del imperio. Élités sociales en la articulación de la monarquía hispánica, 1492-1714*, Sevilla, Universidad Pablo de Olavide, Marcial Pons, 2009, 382 pp.
-
- _____, "Estado, naciones y regiones. Propuesta para una historia comparada y trasnacional" en: *Alcores. Revista de Historia Contemporánea (Estados, naciones y regiones. Entre Europa, España y el Caribe)*, nº2, 2006, pp. 13-35.
-
- _____, *Marte contra Minerva. El Precio del imperio español, c. 1450-1600*, Barcelona, Crítica, 2004, 623 pp.