

Históricas Digital

Arturo Loyola Mayagoitia

“Fronteras de guerra y comercio. Los navíos de registro del capitán Juan Tomás Miluti hacia Buenos Aires y Guatemala en la segunda mitad del siglo XVII”

p. 125-150

Vivir en los márgenes

Fronteras en América colonial: sujetos, prácticas e identidades, siglos XVI-XVIII

Diana Roselly Pérez Gerardo (coordinación)

Ciudad de México

Universidad Nacional Autónoma de México
Instituto de Investigaciones Históricas

2021

318 p.

Figuras

(Serie Historia General 42)

ISBN 978-607-30-4838-5

Formato: PDF

Publicado en línea: 20 de septiembre de 2021

Disponible en:

http://www.historicas.unam.mx/publicaciones/publicadigital/libros/736/vivir_margenes.html



INSTITUTO
DE INVESTIGACIONES
HISTÓRICAS

D. R. © 2021, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas. Se autoriza la reproducción sin fines lucrativos, siempre y cuando no se mutile o altere; se debe citar la fuente completa y su dirección electrónica. De otra forma, se requiere permiso previo por escrito de la institución. Dirección: Circuito Mtro. Mario de la Cueva s/n, Ciudad Universitaria, Coyoacán, 04510. Ciudad de México



FRONTERAS DE GUERRA Y COMERCIO

LOS NAVÍOS DE REGISTRO DEL CAPITÁN JUAN TOMÁS MILUTI HACIA BUENOS AIRES Y GUATEMALA EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVII

ARTURO LOYOLA MAYAGOITIA
El Colegio de México
Posgrado del Centro de Estudios Históricos

El siglo XVII ha sido considerado uno de crisis para el imperio español, pero, a partir de la segunda mitad de esta centuria, también fue de recuperación. Más que preguntar por las dimensiones de la crisis o si hubo tal, me interesa analizar las medidas que fueron dispuestas para solucionar esta situación tan adversa. Aquí presento un recuento de las actividades navales (tanto comerciales como militares) que el capitán de navíos Juan Tomás Miluti llevó a cabo en dichos años. Mi atención recae en los contactos ultramarinos que tuvieron por escenario el Río de la Plata en dos viajes, uno en 1673 y otro en 1681, y un tercer viaje que, en cambio, se efectuó hacia las costas de Honduras en 1687. Este estudio de caso me ha permitido plantear una serie de puntos de comparación entre la capitanía general de Guatemala y la gobernación de Buenos Aires. Aunque fueron espacios distintos, me interesa subrayar los aspectos en los que convergen. Por otra parte, si bien son jurisdicciones que resultan periféricas respecto de aquéllas de los virreinos americanos, no dejan de reflejar la política que el imperio español estaba siguiendo para contener y controlar el escenario europeo de expansión, tanto territorial como comercial, del que ahora estaba siendo marginado. Resultan, pues, más centrales de lo que parecen. En este sentido, dichas regiones, además de ser espejo de la situación imperial, también permiten valorar su posición local como fronteras, aspecto que resulta fundamental para explicar por qué fue allí donde se implementaron

medidas para atenuar ciertas consecuencias de la crisis, señalando así, en el proceso, los aspectos de ésta que generaban mayor preocupación y que debían atenderse con urgencia.

El capitán Miluti, un extranjero en Indias

Juan Tomás Miluti, natural de Ragusa (Sicilia, Italia), tenía registrada su residencia en el puerto de Cádiz desde 1638. En esos años comenzó a servir al rey español en la Armada del Mar Océano, y hacia 1660 había obtenido el cargo de capitán.¹ Esta experiencia militar estuvo acompañada de su paulatina inserción en el comercio trasatlántico, si bien de manera ilegal. En 1659 apareció un pleito en su contra por pasar a Indias en navío de fábrica extranjera y haber intentado conducir mercancías a Campeche.² Asimismo, el capitán reapareció en 1663, asociado con Pablo García Santayana, dueño de un navío autorizado a viajar (como registro) a Santo Domingo; nuevamente, a su regreso fue acusado de contratar en Indias y “otros delitos”.³ No profundizaré en estos casos pues mi atención está en sus viajes posteriores. En 1669 osciló hacia la legalidad —valga la expresión— al obtener una carta de naturalización.⁴ Si bien este documento oficial

¹ Una parte del rastreo biográfico se ha realizado a través de la historiografía que por distintos motivos menciona a Juan Tomás Miluti, especialmente *vid.* Lutzgardo García Fuentes, *El comercio español con América, 1650-1700*, Sevilla, Diputación Provincial de Sevilla/Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1980, p. 41; Antonio Miguel Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla, Fundación El Monte/Sociedad Estatal Quinto Centenario/Diputación Provincial de Sevilla, 1993, p. 249, y María Guadalupe Carrasco González, *Comerciantes y casas de negocios en Cádiz (1650-1700)*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1997, p. 46 y s.

² “Pleitos del Consejo de Indias, 1659-1660”, Archivo General de Indias, Sevilla (en adelante AGI), *Escribanía de Cámara*, 1028C, [s. n.].

³ “Autos Fiscales de la Casa de la Contratación, 1663-1664”, AGI, *Contratación*, 189, n. 5. Carrasco González, *Comerciantes y casas...*, p. 32 y 46, donde refiere las primeras actividades del capitán.

⁴ “Naturalezas de extranjeros, Casa de la Contratación, 1612-1689”, AGI, *Contratación*, 596 B, n. 14: raguseos; García Fuentes, *El comercio español...*, p. 37-44, hace un recuento de las naturalizaciones concedidas en la segunda mitad del XVII, que suman 53, cifra pequeña en comparación con las 222 otorgadas entre 1600 y 1642.

lo autorizaba a comerciar con las Indias, apartándolo así de su condición de extranjero, también le permitía funcionar como intermediario de cualquier interesado en enviar mercancías a ultramar bajo el amparo de un nombre español, aunque ello —ser un testaferro de no naturalizados— estuviese prohibido.⁵ Por lo tanto, la regularización no implicaba, necesariamente, un rechazo de las prácticas ilícitas, sino, acaso, la vía para poder realizarlas. Lo importante es que así estos comerciantes y sus iniciativas podían aprovechar los beneficios del sistema regular; en otras palabras, analizo cómo es que Miluti disfrutó de las distintas formas en que el gobierno central llegó a brindar apoyo a las empresas mercantiles de particulares.

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.⁶

Primer y segundo viaje a Buenos Aires: 1673 y 1681

Apenas obtuvo su carta de naturalización, a principios de la séptima década del siglo XVII, el capitán Miluti inició un largo proceso (dos

Los requisitos para obtenerlas, para 1561, incluían haber residido por más de diez años en España o Indias, poseer bienes raíces allí o estar casado con españolas. Hacia 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 los bienes debían sumar más de 40 000 ducados. Los conflictos entre extranjeros y el comercio español (representado por el Consulado de Sevilla) respecto de la posibilidad o no de los primeros para acceder al comercio de Indias han sido estudiados en José Manuel Díaz Blanco, *Así trocaste tu gloria. Guerra y comercio colonial en la España del siglo XVII*, Madrid/Simancas, Marcial Pons Historia/Universidad de Valladolid, Instituto Universitario de Historia, 2012, p. 313.

⁵ García Fuentes, *El comercio español...*, p. 52-53; Clarence H. Haring, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, trad. de Emma Salinas, México, Fondo de Cultura Económica, 1939 [1a. ed. en inglés 1918], p. 135-137.

⁶ Margarita García-Mauriño Mundi, *La pugna entre el Consulado de Cádiz y los jenízaros por las exportaciones a Indias (1720-1765)*, Madrid, Universidad de Sevilla, 1999, p. 41-45.

años aproximadamente) para conseguir una licencia y viajar a Buenos Aires con navíos de registro.⁷ Los registros eran embarcaciones destinadas al contacto ultramarino, las cuales funcionaban de forma paralela al sistema regular de flotas y galeones y, por no estar resguardadas por los convoyes defensivos, también se les nombraba navíos “suelos”, pues viajaban por su cuenta y riesgo. Una característica importante de los registros era que sus puntos de llegada no se limitaban a las regiones y puertos habilitados por el régimen del monopolio español, que eran Veracruz, Portobelo y Cartagena. Así, entre los espacios considerados por los registros se encuentran, de hecho, Nueva España y Tierra Firme, pero también Santo Domingo, Cuba, Puerto Rico, Honduras, Buenos Aires y “puertos venezolanos”.⁸ De manera que los registros se convirtieron en instrumentos utilizados para complementar el esquema restrictivo de los “puertos únicos”, pues conectaban a la metrópoli directamente con espacios americanos que no eran el destino de las flotas y los galeones.

Las licencias podían surgir de la gestión efectuada por el interesado ante el Consejo de Indias (como fue el caso de Miluti), o bien, como parte de un pregón público emitido por dicho Consejo (por medio de la Casa de la Contratación) en respuesta a la necesidad, muchas veces militar, de que se efectuara un viaje de este tipo.⁹ Para obtener una licencia los interesados tenían que cumplir dos requisitos: primero pagar el valor de esta autorización y, segundo, ofrecer un servicio al rey.

Efectuar este acuerdo tenía un costo, que se calculaba en proporción a la suma de toneladas de los barcos que estuvieran prestos a realizar el trayecto al puerto seleccionado. Tal situación permitía que una licencia comprendiera más de un navío. A esta suma se añadían

⁷ Una aproximación al primer viaje de este personaje la realicé en el marco de mi investigación de licenciatura: Arturo Loyola Mayagoitia, *Con privilegio militar. Reestructuraciones defensivas y gubernamentales en el puerto de Buenos Aires, segunda mitad del siglo XVII*, tesis de licenciatura en Historia, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2016.

⁸ García Fuentes, *El comercio español...*, p. 172.

⁹ En caso de que quien iniciara el trámite fuera el interesado, los pregones se implementaban luego para ofertar la licencia, lo cual se hacía con el objetivo de encontrar a otro interesado que estuviera dispuesto a pagar un monto mayor por el permiso.

multas por retrasar la fecha de salida y podían considerarse ayudas de costa en caso de estar justificadas, el impuesto de media anata por la concesión hecha al capitán también se sumaba al monto final, así como las adecuaciones por cualquier cambio en los barcos a ser usados y, como consecuencia de ello, una alteración en los montos a pagar a partir de los distintos arqueamientos que pudiera tener el barco (fueran éstos presentados por el dueño o el piloto mayor de la Contratación).

En su primer viaje, Miluti desembolsó 23 900 pesos de a ocho y en el segundo 32 736 para poder viajar a Buenos Aires, en ambos casos, con dos naves. En el primer caso el tonelaje repuntó las 737 t, mientras que en el segundo aumentó a 1 137 t.¹⁰ Desde años atrás, el puerto de Buenos Aires llamaba la atención de comerciantes europeos y españoles por haber funcionado como una vía ilegal de salida de la plata potosina; de ahí el creciente interés por establecer contactos comerciales con la región. Como puede esperarse, muchos de esos contactos se llevaban a cabo de manera ilegal, como fue el caso de los viajes de Miluti.

En el primero de estos viajes, cerca ya de Buenos Aires, los malos tiempos provocaron que el capitán decidiera desembarcar en las costas de Río de Janeiro, aproximadamente en junio de 1672.¹¹ Una vez allí deliberó que era necesario vender una parte de su carga para poder comprar los materiales necesarios para reparar el buque y retomar el viaje. Este contratiempo levantó sospechas sobre posibles tratos ilícitos, pero no se lograron adjudicar responsabilidades al respecto gracias a que el capitán pagó un indulto (una multa) de 3 000 pesos por efectuar estas acciones.¹² Ahora bien, el indulto consistía, *grosso modo*, en un pago que el capitán realizaba para obtener una absolución de los fraudes cometidos antes de que éstos

¹⁰ Zacarías Moutoukias, *Contrabando y control colonial en el siglo XVII. Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano*, Buenos Aires, Centro Editor de América Latina, Bibliotecas Universitarias, 1988, apéndice del cap. III.

¹¹ “Carta acordada del Consejo de Indias a don Gonzalo Fernández de Córdoba”, Madrid, 9 de febrero de 1674, AGI, *Buenos Aires*, t. 3, L. 8, f. 240v-242v.

¹² “Carta acordada del Consejo de Indias a los jueces oficiales de la Casa de Contratación, Madrid”, 16 de agosto de 1675, AGI, *Buenos Aires*, t. 3, L. 8, f. 282v.

fueran verificados. De manera que la existencia de este pago reconocía que el contrabando, de hecho, se había efectuado.

Una vez arribada su embarcación a Buenos Aires se le comentó al nuevo gobernador, Andrés de Robles, que: “sin embargo de estar a media carga [los navíos] cuando llegasteis a ese gobierno [es decir, cuando el gobernador Andrés de Robles asumió su cargo] y ser los navíos de poco buque, traían de registro 6 mil 500 cueros y 2 mil libras de lana de vicuña, *teniendo por cierto que no había habido registro tan crecido en la proporción del buque*”.¹³ Es decir, el registro y lo embarcado no concordaban. El contrabando estaba a la orden del día en esta vía legal que eran los registros. Por su primer viaje Miluti pagó un total de 12 000 pesos por indulto, en el segundo la suma ascendió a 30 000. Aun tomando los pagos de indulto como indicadores inexactos de la proporción del contrabando efectuado, éstos revelan que los ilícitos se cometían y que las arcas reales, finalmente, eran compensadas por aquellos que realizaban estas prácticas.¹⁴

Las sumas de licencia e indulto han ayudado a estimar el margen de ganancia esperado en estos viajes.¹⁵ En otras palabras, estos montos no se pagarían de ser incierta la rentabilidad del contacto con los puertos soslayados por las flotas y los galeones. Por este motivo, las dimensiones del comercio (tonelaje y estimación del contrabando) me permiten apuntar que, al menos en el caso de Buenos Aires, ese margen estimado había provocado que el capitán Miluti buscara beneficiarse del sistema de registros por segunda ocasión, lo que resultó en un tonelaje mayor, aunque también con mayores ilícitos por ocultar.

Ahora bien, no todo era una cuestión de beneficio económico mutuo. El segundo requisito constaba en la prestación de un servicio al rey, el cual consistía, la mayoría de las veces, en el suministro de pertrechos militares para el puerto de llegada, así como el traslado y sustento de autoridades, misiones de evangelización o soldados

¹³ “Real Cédula al gobernador de Buenos Aires aprobando lo ejecutado respecto a la carga de los navíos del Capitán Miluti”, Madrid, 12 de septiembre de 1675, Archivo General de la Nación Argentina (en adelante AGN-A), Sala IX, 24-7-1, *Reales Cédulas*, 9-2099/5. Las cursivas son mías.

¹⁴ Moutoukias, *Contrabando y control...*, p. 85-86.

¹⁵ *Idem.*

que estuviesen destinados al mismo sitio. En el caso de Miluti, en su primer viaje tuvo que trasladar una cantidad de armas que sumaba 54 000 pesos, y se comprometió a suplir “lo necesario para comprar las armas, pertrechos y municiones que se [h]an de remitir a aquel puerto, y llevarlos, liberándoseles en las cajas reales del, lo que supliere para este efecto y lo que importare el flete”.¹⁶ Por lo dicho, los gastos para sostener la defensa del litoral bonaerense serían financiados por la misma gobernación americana.¹⁷ Los suministros incluían 200 arcabuces, seis pedreros, unos cuantos miles de balas de distinto calibre, pólvora, brea, lona, clavos, cuerda, etcétera.¹⁸ Cabe precisar que el destino final de estas armas era el ejército de Chile, traslado que interesaba a la Corona apenas éstas fueran desembarcadas en Buenos Aires. Al respecto, sólo dispongo de una noticia que refiere su arribo a Mendoza.¹⁹ En el segundo viaje, además de pertrechos y armas, el servicio prestado por Miluti también consistió en el traslado y manutención de 300 infantes para engrosar el presidio rioplatense, así como un préstamo de 9 000 pesos, cuyo reembolso correría, nuevamente, por cuenta de las cajas del puerto.²⁰ Este servicio resultaba de mayor dificultad que el primero, considerando que era completamente su responsabilidad (incluso financiera) que los efectivos llegaran a su destino.

Finalmente, importa mencionar 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 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

¹⁶ “Carta acordada de la cámara al marqués de Fuentelsol, presidente de la Casa de la Contratación de Sevilla”, Madrid, 16 de julio de 1671, AGI, *Buenos Aires*, t. 3, L. 8, f. 68r-69v.

¹⁷ Moutoukias, *Contrabando y control...*, p. 78.

¹⁸ “Real Cédula al presidente y jueces oficiales de la casa de contratación, aprobación del asiento ajustado con Miluti”, Madrid, 31 de diciembre de 1672, AGI, *Buenos Aires*, t. 3, L. 8, f. 103v-111r.

¹⁹ “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 1674, AGN-A, sala IX, 24-7-1, *Reales Cédulas*, 9-2099/85.

²⁰ Moutoukias, *Contrabando y control...*, p. 96.

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 llegó a intervenir. La Casa estaba interesada en la geografía del río Marañón, las posibles poblaciones portuguesas que avanzaban hacia los dominios hispánicos y todos los productos que de explotarse podían traducirse en algún beneficio económico, 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.²¹ Por su

²¹ 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”, *Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro* (en adelante *ABNRJ*), v. 26, p. 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 concordaría con los años de la famosa 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 se proponga 1647 como la posible fecha. Ahora bien, este mismo informe de Miluti es referido en: Juan Sebastián Gómez González, *La frontera selvática. Historia de Maynas, siglo XVIII*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2012, p. 63, sólo que, con una fecha posterior, 1655, y con referencia a un legajo contenido en AGI, *Quito*, 158, f. 37r-37v, este “Expediente del Gran Pará” (1616-1754) no lo he podido revisar para confirmar la fecha individual del documento. Asimismo, Alírio Cardoso, *Maranhão na monarquia hispânica: intercambios, guerra e navegação nas fronteiras das Índias de Castela (1580-1655)*, Salamanca, Universidad de Salamanca, 2012, p. 72, hace referencia al informe del capitán, remitiéndose al documento contenido en *ABNRJ*, pero sin explayarse en su posible fecha. Finalmente, María Belén García López, “Fuentes para la historia colonial de Brasil en los archivos españoles”, *Nuevo Mundo, Mundos Nuevos*, 2009, §112, disponible en: <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.56980>, 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 ahora*, me resulta más plausible, pues en todos estos documentos se refieren a Miluti con el cargo de “capitán”, el cual obtuvo en 1660 y, en segundo lugar, porque faltaría explicar cómo pudo conocer la región en fechas tan tempranas, cuando su primer contacto (ofi-

parte, la Junta de Guerra 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 platense, novedad que fue ordenada hacia 1680. En su elaboración participaron sujetos que por “sus experiencias y conocimiento ocular” resultaban informantes de confianza. Miluti, entre otros más, ayudó al 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 el de San Sebastián.²²

Si bien estos informes no se caracterizan por su absoluta precisión científica,²³ demuestran que los conocimientos geográficos, náuticos, cartográficos y aun tácticos de la región se fueron consolidando con la participación de individuos que experimentaron los territorios de frontera. La monarquía obtuvo gruesos 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, servicio que, como moneda de cambio, probablemente se traduciría en sustento y antecedente para apoyar sus posteriores empresas comerciales hacia América. Con sus dos viajes, este

cial) con Río de Janeiro y las provincias sudamericanas tuvo lugar precisamente en la séptima década del XVII. Es un problema que ahora no puedo resolver, pero que atenderé en una futura investigación.

²² 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 de 1685, en Enrique Peña (comp.), *Documentos y planos relativos al periodo edilicio colonial de la ciudad de Buenos Aires. Volumen. I: El Fuerte*, Buenos Aires, Talleres Casa Jacobo Peuser/Municipalidad de la Capital, 1910, p. 214-217.

²³ En cuanto al cúmulo de informes presentados, sus contradicciones e imprecisiones, *vid.* Gómez González, *La frontera selvática...*, p. 62-64, y Alfrío Cardoso, *Maranhão na monarquia hispánica...*, p. 72-79; este autor apunta que muchas de estas complicaciones cartográficas eran, más bien, lo regular, y nos recuerda que determinar la ubicación exacta de un territorio (además uno fuertemente disputado) era una cuestión atravesada por la política y la cultura del periodo, de manera que la precisión entonces añorada no dejó de ser un asunto debatido por los españoles y portugueses del periodo moderno; al respecto puede verse: Tamar Herzog, *Frontiers of Possession. Spain and Portugal in Europe and the Americas*, Massachusetts, Harvard University Press, 2015, part I.

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, cuyo beneficio monetario resultó innegable. Por otra parte, ayudaban a sostener un sistema defensivo y burocrático en las regiones eludidas 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 productos necesarios para sostener un esfuerzo de guerra (mano de obra, vituallas o productos a comerciar) y, por supuesto, las vías disponibles para acceder a ellos. Un ataque, o una invasión extranjera por estos parajes, era escenario que debía anticiparse porque podían amenazar a Potosí o a Lima, que eran el centro productivo de la plata y la capital del virreinato meridional; al conocer mejor el territorio se 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. 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, sólo que por vía terrestre, ya que a través de este puerto se abasteció al ejército chileno con el objetivo de sostener una frontera respecto de los pueblos mapuches.²⁴ Buenos Aires no era entonces el único espacio

²⁴ Margarita Gascón, *Periferias imperiales y fronteras coloniales en Hispanoamérica*, Buenos Aires, Dunken, 2011, p. 47-66; Francis Goicovich, “Entre la conquista y la consolidación fronteriza: dispositivos de poder hispánico en los bosques meridionales del reino de Chile durante la etapa de transición (1598-1683)”, *Historia*, Pontificia Universidad Católica de Chile, v. II, n. 40, julio-diciembre 2007, p. 311-322, hace dos cortes al periodizar la situación de la frontera chilena, uno en 1598

trastocado por la frontera. El puerto era, en todo caso, un sitio más dentro de 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 el apoyo entre las jurisdicciones que se pensaban amenazadas.

La situación fronteriza no terminaba allí. Poco a poco, Buenos Aires pasó a ser el foco de preocupación militar y no tanto la frontera chilena, aunque 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 para un nuevo fuerte). Tal situación 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 se mantuvieron en el puerto. Dependiendo de las circunstancias, se atendían los espacios que requirieran mayores apoyos, pero sin dejar de considerar que la defensa de uno redituaba 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.²⁵ Fuera por vía terrestre o

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 de la mejor manera de integrar a los pueblos que se hallaban al sur del río Biobío.

²⁵ Como en Chile, la cuestión frente a la integración del indio adquirió dos estrategias posibles, 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 planteaba la aproximación militar, y las órdenes que se dieron a su sucesor, Andrés de Robles, años después, las cuales abogaban por la vía pacífica. Respectivamente: “Discurso sobre la mejor defensa del puerto de Buenos Aires, José Martínez de Salazar”, Buenos Aires, 8 de diciembre de 1672, Archivo Histórico Nacional de España, *Diversas Colecciones*, t. 43, n. 13, f. 3r-3v; “Real Cédula al maestro de campo don Andrés de Robles, caballero de la orden de Santiago, gobernador y capitán general de las provincias del Río de

marítima, el puerto 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 central en los puntos más australes del imperio español.

Los registros, como medio de vinculación, servían 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. Como es de esperarse, la guerra y el contrabando continuaron presentes en la vida de este personaje.

El último viaje del capitán Miluti: 1687-1688

En 1686, Miluti inició un nuevo trámite para viajar de registro, sólo que ahora se dirigiría a las costas de la capitanía general de Guatemala, específicamente a Puerto Caballos, Honduras. Su viaje, sin embargo, lo efectuó hasta 1687, entre el 2 de septiembre y el 19 de noviembre del mismo año.²⁶ Para obtener el permiso tuvo que cumplir los dos requisitos antes mencionados, es decir, el pago de una licencia y prestar un servicio al rey.

Esta vez el viaje incluía tres embarcaciones. Dos navíos que sumaban 857 t y un patache (barco pequeño que serviría como vanguardia y navío de aviso durante el viaje) de 109 t. Se comprometió a pagar 13 ducados por cada tonelada de los primeros dos y 10 por las del patache. Esta diferencia se debía a que el patache, de nombre *La Santísima Trinidad y Santa Bárbara*, a diferencia de los otros, era de fábrica “natural”, es decir, se había construido en el imperio español. Su lugar de origen, como atisba su nombre, era la ciudad de la Trinidad y puerto de Santa María del Buen Aire, embarcación

la Plata, del Consejo de Indias”, Madrid, 20 de septiembre de 1675, AGI, *Buenos Aires*, t. 3, L. 9, f. 5v-7v.

²⁶ Francisco Ximénez, *Historia de la provincia de San Vicente de Chiapa y Guatemala de la orden de predicadores*, 3a. ed., 5 v., Tuxtla Gutiérrez (Chiapas), Consejo Estatal para la Cultura y las Artes de Chiapas, 1999, v. III, L. V, cap. XLIX, p. 225 y s. En estas páginas 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.

obtenida en su última travesía.²⁷ No obstante, al monto de la licencia se añadieron dos consideraciones. Por una parte, Miluti solicitó que le fuera descontada la cantidad que pagó de más en su último viaje a Buenos Aires por concepto de 83 t, monto que él calculaba en 2 324 pesos (28 pesos por tonelada). Sus viajes previos terminaron por facilitar el que ahora estaba por efectuar, con un barco nuevo y una fracción de la licencia.

En cuanto al servicio militar que Miluti se obligó a realizar, la documentación menciona el envío de armas, pertrechos y soldados destinados a Honduras. Para garantizar su llegada, Miluti también tuvo que ocupar sus buques con piezas de artillería, uno con 46 (44 de fierro y dos de bronce) y 40 en el segundo (38 de fierro y dos más de bronce), además de 18 y 12 pedreros respectivamente. El patache, por su parte, tuvo que llevar ocho piezas de fierro. Todos estos suministros militares restaron espacio para las mercaderías, las cuales eran, principalmente y al menos de manera oficial, vino y aceite. El monto de la licencia también se vio alterado por estas circunstancias, pues, en vista del peligro que temía encontrar en su trayecto, el capitán solicitó una ayuda de costa por la cantidad de 6 000 ducados, misma que le fue concedida pero que sería entregada en las cajas de México o Veracruz.²⁸ Las órdenes de la Corona para apoyar a un particular podían alcanzar la entrega —por parte de autoridades americanas— de montos nada despreciables.

Algo similar ocurrió en el caso sudamericano: Buenos Aires pagó, en el primer viaje de Miluti, el costo de las armas que estaban destinadas a Chile, mientras que ahora era la caja novohispana quien debía pagar al capitán una parte de los gastos para la debida defensa centroamericana. En este sentido, un apoderado de Miluti en Sevilla, ante la Casa de la Contratación, señaló que: “considerando las noticias de Yndias de las fuerzas con que los piratas corsean aquellos mares y a las que ha visto [Miluti] en cartas del señor virrey Marqués de la Laguna [...] tiene por del mayor acierto del servicio

²⁷ “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz con las naos del cargo del gobernador Miluti para Honduras”, 1687, AGI, *Contratación*, 1244, n. 2, f. 1r-5r.

²⁸ *Idem.*

de su majestad y del comercio crecer su armamento [...]”. Por ello pedía: “que de la artillería de la avería se le presten diez y ocho piezas de fierro”, las cuales se compromete a restituir a su regreso.²⁹ Así, para garantizar la seguridad de este registro, participaron el capitán, una caja americana y las arcas reales a través de un préstamo surgido de la avería, lo que a su vez implicaba la participación de los consulados que debían satisfacer este derecho particular.³⁰

Ahora bien, otra parte del servicio consistió en el traslado de autoridades y de 30 frailes dominicos. Entre las autoridades, merece especial atención el nuevo presidente de la audiencia de Guatemala, Jacinto de Barrios Leal, que iba acompañado de su esposa, un médico, el capellán, el secretario y una extensa planta de criados. Al capitán Miluti también lo acompañaban cuatro oidores de la misma institución (familia incluida), un comerciante y un doctor.³¹ Otra autoridad de gran importancia fue uno de estos oidores, Pedro Enríquez de la Selva, que viajaba para ocupar el cargo de juez superintendente de la Real Aduana. La responsabilidad de este oidor como juez supuso un problema, pues Miluti tenía antecedentes contrabandistas. Por si fuera poco, el propio Jacinto de Barrios resultaba otro personaje a vigilar, ya que era hijo de un importante comerciante gaditano, Diego de Barrios Soto, quien, en el marco del nombramiento de su hijo como presidente, había prestado a la Corona 80 000 pesos (cabe precisar que no hay noticia de un intento posterior de reembolso). El cargo de presidente no era parte de los oficios vendibles y renunciables (es decir, que se podían obtener por

²⁹ “Escritura de obligación y registros de los navíos que salieron de Cádiz...”, 1687, AGI, *Contratación*, 1244, n. 2, f. 17r-17v.

³⁰ La avería dejó de funcionar como derecho que gravaba *ad valorem* las mercancías en el tráfico intercontinental a partir de 1660; desde entonces se sustituyó por el pago de un monto único que ascendía a 790 000 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. Guillermo Céspedes del Castillo, *La avería en el comercio de Indias*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1945, p. 90.

³¹ “Informes y licencias de pasajeros a Indias, Madrid, 1682-1683”, AGI, *Contratación*, 5445, n. 1, r. 7; “Informes y licencias de pasajeros a Indias, Madrid, 1687”, AGI, *Contratación*, 5449, n. 94; *vid.* Horacio Cabezas Carcache, *Gobernantes de Guatemala, siglo XVII*, Guatemala, [s. e.], 2017, p. 130.

compra), por lo que Stephen Webre interpreta este “préstamo” como una “ficción legalista” para que la Corona aceptara conceder el principal cargo de gobierno en la región centroamericana a Jacinto de Barrios a cambio de dicha suma.³²

Efectivamente, en cuanto las naves de Miluti arribaron al puerto de Santo Tomás, tanto él como el nuevo presidente fueron sospechosos de llevar a cabo actividades ilícitas. El problema no residió únicamente en la sospecha de contrabando, sino que dos miembros de la tripulación de Miluti fueron señalados como holandeses (el cañonero y el comandante de la almiranta, Juan de Ostende y Francisco de Masibradi, este último aparece en los registros como natural de San Sebastián, provincia de Guipúzcoa). En su defensa, el presidente alegó que durante el trayecto desde Puerto Caballos fueron atacados por piratas, perdiendo cualquier posible mercadería con la cual comerciar; entre éstas se mencionaron 200 000 pesos en plata, oro, alhajas y mil armas de fuego.³³ No obstante, M. MacLeod señala que a su llegada el presidente envió a Perú “lujosas mercancías de diversas clases”, sin la declaración ni pago de impuestos correspondientes.³⁴ Miluti, sin embargo, decidió perfilar sus barcos hacia Veracruz. No queda claro si este viaje era para cobrar la ayuda de costa prometida o, como menciona MacLeod, para encontrar mercados que no estuvieran tan inundados por el vino y el coñac ingleses traídos desde Jamaica o Roatán.³⁵ En su trayecto a México, en 1689, Miluti muere sin cargos en su contra.³⁶

Incluso con el capitán ausente, las acusaciones de contrabando siguieron adelante, aunque no fue hasta 1690 que la Corona tomó cartas en el asunto. Para ello, comisionó la investigación al alcalde del crimen de la Audiencia de México, Fernando López de Ursino

³² Stephen Webre, “La crisis de autoridad en el siglo XVII tardío: Centroamérica bajo la presidencia de don Jacinto de Barrios Leal, 1688-1695”, *Revista de Historia*, Universidad Nacional de Costa Rica, n. 27, 1993, p. 12-13.

³³ Ximénez, *Historia de la provincia...*, p. 226.

³⁴ Murdo J. MacLeod, *Historia socio-económica de la América Central española 1520-1720*, trad. de Irene Piedra Santa, Guatemala, Piedra Santa/Biblioteca Centroamericana de las Ciencias Sociales, 1980, p. 311.

³⁵ MacLeod, *Historia socioeconómica...*, p. 308.

³⁶ *Idem.* También lo refiere la Casa de la Contratación: “Papeles de armada”, Madrid, 1684, AGI, *Contratación*, 3190, n. 4.

y Orbaneja, que iría como visitador a la Audiencia de Guatemala.³⁷ Este personaje tuvo tres tareas. Primero, corroborar si las acusaciones que involucraban a Barrios Leal en el comercio con Perú tenían sustento (tal vez hechas por el propio juez de aduana), poniendo especial interés en clarificar el destino final de las mercancías, en la medida en que Miluti tenía permiso para comerciar con Honduras. Segundo, investigar lo sucedido con el oidor y juez de aduana Enríquez de la Selva que, por haber sido diligente en su cargo, quizás demasiado, había provocado que lo intentaran asesinar en la puerta de su casa. Cuando se interrogó al sastre del oidor, éste dijo al respecto ser “público y notorio” que, después de intentar endurecer el cobro de alcabalas y almojarifazgos: “se alborotaron de manera los vecinos y gente vulgar del barrio de San Sebastián, que se decía por público era de temer ejecutarse algún atrevimiento contra el decoro y seguridad de dicho señor ministro”.³⁸ Finalmente, el alcalde del crimen tuvo que corroborar las acusaciones contra el propio oidor Enríquez, pues se le culpaba de presionar a los indios para que le prestasen servicios personales, entre otros abusos en contra de ellos.

Esta última acusación resulta significativa porque permite un acercamiento a la situación fronteriza por la que atravesaba la capitánía general de Guatemala. Como en el puerto rioplatense, la presencia de extranjeros se tornaba preocupante. En el Caribe los holandeses habían capturado Curazao en 1634, los ingleses Jamaica en 1655 y, años más tarde, los ataques de Henry Morgan resultarían en los ataques a Portobelo y Panamá, en 1668 y 1670, respectivamente.³⁹ El contexto de amenaza latente fue una situación que

³⁷ “Comisiones de la Audiencia de Guatemala”, Consejo de Indias, Madrid, 1690, AGI, *Escribanía*, 368 A, B y C, 3 legajos.

³⁸ “Cartas de la Audiencia de Guatemala, Guatemala”, 12 de octubre 1689 (una copia aparece con fecha de 20 de noviembre 1691), AGI, *Guatemala*, 34, n. 2, r. 1, f. 23r-23v.

³⁹ Los ingleses, al menos desde 1680, dejaron ver su interés en las costas de Guatemala y Belice a través de las representaciones cartográficas que hicieron de estos territorios. Por otra parte, están sus avances en el Darién y la colonización de dicho espacio por parte de grupos escoceses; *vid.* Guadalupe Pinzón Ríos, “De zona olvidada a plataforma de expansión. Centroamérica en las representaciones cartográficas y proyectos navales ingleses (1680-1742)”, *Anuario de Estudios Americanos*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, v. 7, n. 1, mayo 2018, p. 187-188.

ciertamente ayudó a justificar los envíos de navíos de registro a cargo de Miluti. Estos viajes, sólo permitidos con licencia real, fueran para auxiliar la defensa de las costas o para abastecer los mercados que las potencias extranjeras estaban arrebatando de las manos del imperio español, resultaron entonces un dispositivo que apuntaba a contrarrestar los intentos europeos de expansión comercial y territorial. De mayor interés resulta que para contrarrestar la presencia extranjera se acudiera a los mismos extranjeros, pero sólo a aquellos que, como el capitán raguseo, tuvieran la disposición de auxiliar al gobierno español en el proceso.

Ahora bien, los indios, como en el puerto sudamericano, también eran una preocupación de peso, la cual a finales del siglo XVII se tornaba más y más recurrente. Siguiendo el análisis de Murdo MacLeod, el último par de décadas de dicha centuria se caracterizaron por la polarización entre las dos repúblicas en el espacio centroamericano. La recuperación demográfica y las oportunidades que abrió la producción del añil, así como la posibilidad de llevar a cabo contactos comerciales por el Caribe, precisamente con los ingleses y el mercado europeo, se tradujeron en repetidos intentos por obtener mano de obra para dedicarla a la producción del tinte. A estas presiones se sumó un periodo de malas cosechas que afectaron principalmente a la provincia de Chiapas, dicha crisis inició en 1691 y se prolongó por más de 20 años.⁴⁰ Los conflictos entre españoles e indios comenzaron a recrudecerse. En este sentido habría que considerar que la relación con los indios en los territorios australes no alcanzó a ser tan apremiante, pues allí incluso colaboraron con el sostenimiento de la frontera portuguesa, esto al menos hasta la segunda mitad del XVIII.⁴¹

⁴⁰ Tadashi Obara-Saeki y Juan Pedro Viqueira Alban, *El arte de contar tributarios: provincia de Chiapas, 1560-1821*, México, El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 2017, p. 573-574.

⁴¹ El apoyo de los indios se reflejó en la composición misma del ejército que contrarrestó los avances portugueses en las costas platenses durante el siglo XVII, Pablo Birolo, *Militarización y política en el Río de la Plata colonial. Cevallos y las campañas militares contra los portugueses, 1756-1778*, Buenos Aires, Prometeo, 2014, p. 35-55, situación que contrasta con la del XVIII, en la que centra su atención Lía Quarleri, *Rebelión y guerra en las fronteras del Plata. Guaraníes, jesuitas e imperios coloniales*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 2009, particularmente cap. III, p. 384.

En cambio, en la provincia de Chiapas, las tensiones comenzaron a ir en constante crecimiento, con un motín en Tuxtla en 1693 y dos rebeliones en las primeras dos décadas del siglo XVIII. La primera de ellas sería resultado de la presencia de otro visitador, Francisco Gómez de Lamadriz, quien alentó a los indios a rebelarse en contra del mal gobierno de la audiencia y los abusos de sus oidores.⁴² La segunda, que además tuvo fuertes connotaciones religiosas, fue la llamada “Rebelión Zendal” de 1712, que requirió de varias operaciones militares para finalmente derrotar y someter a los sublevados.⁴³ Sin embargo, el caso que me interesa remarcar es la conquista de la selva Lacandona y del Petén, empresa que adquirió un renovado interés para la Corona a partir de 1695.⁴⁴ En ella participó 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.⁴⁵ Si bien de manera indirecta, el servicio que Miluti había prestado a la Corona con el transporte de autoridades y fuerzas militares, por fin rendía frutos. Así, la militarización de otra zona americana estaba en curso a finales del siglo XVII.

Puntos de comparación y conclusiones

El primer aspecto para comparar es que los espacios americanos aquí tratados conjugan fronteras marítimas y terrestres. Resulta significa-

⁴² María del Carmen León Cázares, *Un levantamiento en el nombre del rey nuestro señor. Testimonios indígenas relacionados con el visitador Francisco Gómez de Lamadriz*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Filológicas, Centro de Estudios Mayas, 1988, p. 13-14, donde hace referencia al vínculo entre ambas visitas, aquella de Ursino y la de Lamadriz.

⁴³ Obara-Saeki y Viqueira, *El arte de...*, particularmente p. 111-117.

⁴⁴ Jan de Vos, “El Lacandón: una introducción histórica”, en Juan Pedro Viqueira y Mario Humberto Ruz, *Chiapas los rumbos de otra historia*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social/Universidad Nacional Autónoma de México/Universidad de Guadalajara, 1995, p. 338.

⁴⁵ Cabezas Carcache, *Gobernantes...*, p. 143-149; Grant D. Jones, *The Conquest of the Last Maya Kingdom*, Stanford (California), Stanford University Press, 1998, p. 124-128 y 132-135. En ambas obras se hace referencia al papel de este presidente en la conquista del Petén.

tivo apuntar que ambos eran vías de contacto hacia el Pacífico y que sus autoridades tenían, al menos por una de sus finalidades, la defensa del territorio y la vigilancia de todo intento de traspaso al Mar del Sur. Pese a la circunstancia de presentarse como regiones conflictivas de alto riesgo o fronterizas (de allí el atento cuidado en el armamento y la guarnición de las naves que fueron enviadas), los intercambios comerciales estaban a la orden del día y no se descartaban de inmediato (especialmente el acceso a la plata y el tinte añil) por ocurrir en un confin. En este sentido, la actividad comercial no tenía lugar exclusivamente durante momentos de paz; podía ser, en todo caso, una de las distintas caras del conflicto, uno de sus escenarios y, por lo tanto, un mismo problema junto a aquel de la defensa. Por ello, resulta significativo concluir que ambos aspectos (intercambio y defensa) estaban integrados en una misma concepción de gobierno. No era casualidad que el objetivo de los registros apuntara a resolver un problema comercial —el suministro— y uno político —ya fuera reforzando la presencia o vigilando el desempeño de sus autoridades.

Los registros abrían la posibilidad de un beneficio sustancial para los interesados, mientras que el beneficio para la monarquía no se limitaba únicamente a aquel del costo fiscal de la licencia o el traslado de enseres bélicos a regiones conflictivas. El comercio de los registros, reitero, resulta un dispositivo de control implementado para que las necesidades de los territorios ultramarinos, y con ello su dependencia de la oferta de bienes, fueran sustentadas por las rutas debidamente reguladas por y desde la metrópoli española. Aun si los trayectos oficiales estaban saturados de mercancías extranjeras, que las ganancias del contacto mercantil fluyeran por las vías oficiales era una forma de conseguir una victoria (aunque pírrica) frente a los avances extranjeros en América. En otras palabras, la competencia por las rutas de abasto de un mercado, amplio y conectado, era una cuestión fundamental si consideramos que la fiscalización de éstas era el modo que el imperio español había dispuesto para financiar el resguardo del sistema naval que conectaba metrópoli y territorios ultramarinos.

No obstante, Miluti, también viajó a sabiendas de que la relación más allá de los límites era posible, es decir, de que la frontera podía

franquearse. La convivencia de guerra y comercio, con especial atención en el contrabando, resulta un elemento que se reitera tanto en Guatemala como en Buenos Aires. Esto revela la porosidad de la frontera, al igual que subraya las conexiones entre los espacios que le subyacen. Asimismo, indica que los límites de la participación de las instituciones monárquicas contrastan claramente con el peso de las acciones del capitán; poco pudieron hacer éstas para impedir que dicho personaje reincidiera en efectuar contactos informales, ciertamente sospechosos. Aunque se dispusieron medidas para frenar el nexo con potencias enemigas, la informalidad continuó.

En segundo lugar, en función de lo dicho hasta aquí, la frontera no supone una división absoluta entre los implicados en su configuración, pues es el contacto con ese *otro* —más allá de la “línea”— lo que la conforma como tal. En otras palabras, si bien una frontera es la construcción de un límite (y por lo tanto de un alcance) para las actividades e interacciones entre grupos humanos, este proceso no se resuelve únicamente al señalar lo que opone a los bandos, sus conflictos, diferencias o desacuerdos, también son necesarios los entendidos sobre el límite, los acuerdos respecto del alcance de los involucrados y la forma y las condiciones del contacto entre ellos. Así, en estos espacios liminales hay una simultaneidad e imbricación de los conflictos y entendimientos entre los extremos que los habitan.⁴⁶ Podemos continuar preguntando por qué en uno y otro espacio americano la frontera resultaba más firme o susceptible a la creación de lazos que rebasaran los límites territoriales, políticos, económicos o, incluso, confesionales. Los viajes del capitán raguseo permiten abordar estas cuestiones: ¿por qué regresó Miluti a Buenos Aires? ¿Por qué se recalcó la extranjería de su tripulación en Honduras? Estas preguntas me permiten plantear una diferencia en el recibimiento del capitán en uno y otro puerto, resta entonces aclarar el porqué de las distintas respuestas locales al uso que se dio a las licencias de navíos. Un análisis comparativo más exhaustivo ayudaría a discernir qué condiciones son propias de uno y otro caso, así como su dinámica particular.

⁴⁶ Vid. Michel Bertrand y Natividad Planas (coord.), *Les sociétés de frontière. De la Méditerranée à l'Atlantique (XVIIe-XVIIIe)*, Madrid, Casa de Velázquez, 2011, p. 3.

Otro aspecto que resaltar y comparar es la diversidad de actores involucrados en la construcción del espacio fronterizo. En la dinámica para configurar el límite deben considerarse las relaciones que una comunidad establece, por una parte, con sus vecinos, por otra, al interior de la propia comunidad y, finalmente, con los poderes a los que está subordinada, sean locales o metropolitanos.⁴⁷ Como se dijo, en la defensa del territorio centroamericano y sudamericano intervinieron diversos poderes locales, la autoridad metropolitana y los individuos que, al servir al rey, obtenían alguna forma de beneficio (como fue el caso de Miluti). Defender Chile incumbía a Buenos Aires, mientras que la defensa de éste era fundamental para el conjunto del virreinato meridional. Mientras tanto, Nueva España participó con apoyos monetarios y el envío de autoridades a Guatemala, cuyo objetivo era auxiliar a la defensa del territorio, fuera de incursiones militares o comerciales ilegales. Por lo tanto, el origen de los agentes trastocados por el límite indica que éstos no se ciñen a quienes están en contacto directo con el extranjero. Asimismo, la frontera no siempre tiene que ser cercana para afectar a una comunidad, pues la defensa se planteaba considerando la participación e interconexión entre distintas instancias de autoridad, conjugando así diversas jurisdicciones.

Es importante mencionar que mi aproximación al análisis de la construcción de estas fronteras se ha limitado a presentar el punto de vista de las autoridades e individuos que podríamos considerar parte del imperio español. Este abordaje no busca desestimar la participación de grupos “no locales” —es decir grupos no españoles o hispánicos: indios o europeos— en la configuración del espacio fronterizo; sin embargo, este segmento de los agentes involucrados no es el foco de la investigación.

Siguiendo con la variedad de actores involucrados, resulta inadecuado ceñirlos a dos grupos homogéneos que corresponden a un “interior” y a un “exterior”. Como se vio con el problema entre el oidor y el presidente de la Audiencia de Guatemala, las discrepancias entre estas autoridades indican que los actores no actuaban en función de unos mismos intereses, los cuales podían ser, incluso,

⁴⁷ *Ibidem*, p. 4.

los de la autoridad central que los respaldaba. En todo caso, las tensiones aparecen al interior de un mismo grupo, lo cual plantea un par de cuestiones. Primero, tomar los disensos en una sociedad por fronteras internas —es decir, como conflictos que se ciñen a una dinámica que por definición no puede derivar en un “afuera”—, puede resultar problemático. En el caso de los conflictos con los indios, supone que su incorporación al imperio era irreversible y que, de hecho, las resistencias nunca escalaron a niveles alarmantes. En todo caso, cabe puntualizar las diferencias respecto de una frontera externa y, como segundo problema, preguntar si el proceso para su configuración difiere entre ellas: ¿cambian los medios que los individuos y autoridades despliegan para interactuar entre ellos en uno u otro tipo de frontera, de qué manera y por qué? En este sentido, considero que una frontera debe conjugar lo que podría diferenciarse como externo e interno, pero es su interacción lo que conforma el límite, separarlos opaca la dinámica que los enlaza.

Finalmente, quiero resaltar que en ambos territorios las amenazas estaban cobrando gran relevancia. La posibilidad de un ataque y la frecuencia del contrabando creaban un ambiente que puso en duda la impermeabilidad deseada, en principio, por la Corona. Lo que quiero rescatar es cómo en estas situaciones fronterizas se hace más patente la intervención por parte del poder central,⁴⁸ pues tal incertidumbre llamó a verificar si la realidad social y geopolítica concordaba con los designios de la Corona. Esto se refleja a través del envío de navíos con autoridades y soldados o de visitantes asignados a resolver los traspasos. Una circunstancia donde el contrabando parece ser la norma, más que la excepción, y donde la presencia de enemigos pone en duda la ocupación del territorio, conlleva al despliegue de instrumentos por parte de la Corona para contener cualquier transgresión de los límites. Es importante recordar que estos despliegues son, también, formas de rebasar otros límites. En este caso, los navíos de registro entraban en contradicción con los supuestos del monopolio comercial respaldado por los intereses del consulado sevillano y limeño, lo cual permite resaltar que

⁴⁸ Análisis que retomo de la lectura que hace Jean-Frédéric Schaub, en Bertrand y Planas, *Les sociétés...*, p. 144-145.

a situaciones excepcionales se les correspondió con medidas de igual tenor. Por si fuera poco, al igual que los traspasos, los instrumentos para contenerlos se volvieron recurrentes, y su repetición los aproximaba, cada vez más, a la dimensión de lo cotidiano y admisible.⁴⁹ También podemos insistir en otro resultado de la puesta en práctica de estos instrumentos, a saber, la acumulación y circulación de información (Miluti su vehículo) sobre los espacios considerados propios y ajenos, particularmente su disposición geográfica y potencialidades económicas. Sin importar si se trata de uno u otro de sus extremos, conocer el límite era una excelente vía para intervenir en la disposición de aquellos territorios. Considerando que el poder central de la Corona era uno entre muchos de los actores que buscaban configurar el límite, y que ante las continuas transgresiones buscó formas de intervenir de manera más directa, resulta esencial valorar hasta qué punto logró imponer una configuración acorde con sus intereses. Por otra parte, resulta necesario señalar si, para hacerlo, fueron suficientes los medios dispuestos “desde arriba” o si se requirió de otros apoyos más bien locales. En este sentido, la pregunta de importancia es si la configuración de la frontera respondió con mayor fuerza a los impulsos e intereses metropolitanos, a los locales o a ambos sólo cuando se conjugaban. Finalmente, hay que preguntar si, y de qué manera, la capacidad de intervención del poder central se estaba volviendo determinante o no en estas regiones de América. Cabe recordar que en dichos espacios de frontera la frecuencia de los envíos de naves sueltas contrastó con la regularidad del sistema de las flotas y los galeones.⁵⁰ Mientras que en Buenos Aires se alcanzaban ritmos de un envío cada dos años durante la segunda mitad del siglo XVII, en Honduras, sólo en la octava década de la centuria se llegaron a enviar ocho registros. Con lo anterior, subrayo el interés que la Corona depositaba en los territorios más periféricos y olvidados del imperio. En las circunstancias

⁴⁹ Recordemos que para 1739 el sistema de navíos de registro sustituyó al sistema de galeones que hasta entonces había funcionado para el virreinato meridional, *vid.* Adrian J. Pearce, *The Origins of Bourbon Reform in Spanish South America, 1700-1763*, New York, Palgrave Macmillan, 2014, p. 10-13.

⁵⁰ *Vid.* García Fuentes, *El comercio español...*, p. 171-172; Pearce, *The Origins of Bourbon Reform...*, p. 28-33.

antes descritas, las fronteras se convirtieron en espacios más centrales de lo que se podría pensar. Responder más cabalmente el porqué de tal escenario es algo que queda por hacer en una investigación posterior y con base en más estudios de caso.

FUENTES

Archivos consultados

Anais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro (ABNRJ)

Archivo General de Indias, Sevilla (AGI)

Archivo Histórico Nacional de España (AHN)

Archivo General de la Nación, Argentina (AGN-A)

Bibliografía

BERNAL, Antonio Miguel, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla, Fundación El Monte/Sociedad Estatal Quinto Centenario/Diputación Provincial de Sevilla, 1993, 763 p.

BERTRAND, Michel, y Natividad Planas (coord.), *Les sociétés de frontière. De la Méditerranée à l'Atlantique (XVIe-XVIIIe)*, Madrid, Casa de Velázquez, 2011, 426 p.

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, 2014, 484 p.

BONIALIAN, Mariano A., *La América española: entre el Pacífico y el Atlántico. Globalización mercantil y economía política, 1580-1840*, México, El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 2019, 446 p.

CABEZAS CARCACHE, Horacio, *Gobernantes de Guatemala, siglo XVII*, Guatemala, [s. e.], 2017, 243 p.

CARDOSO, Alírio, *Maranhão na monarquia hispânica: intercambios, guerra e navegação nas fronteiras das Índias de Castela (1580-1655)*, Salamanca, Universidad de Salamanca, 2012, 435 p.



- CARRASCO GONZÁLEZ, María Guadalupe, *Comerciantes y casas de negocios en Cádiz (1650-1700)*, Cádiz, Universidad de Cádiz, 1997, 144 p.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo, *La avería en el comercio de Indias*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1945.
- DE VOS, Jan, “El Lacandón: una introducción histórica”, en Juan Pedro Viqueira y Mario Humberto Ruz, *Chiapas los rumbos de otra historia*, México, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social/Universidad Nacional Autónoma de México/Universidad de Guadalajara, 1995, 508 p.
- DÍAZ BLANCO, José Manuel, *Así trocaste tu gloria. Guerra y comercio colonial en la España del siglo XVII*, Madrid/Simancas, Marcial Pons Historia/Universidad de Valladolid, Instituto Universitario de Historia, 2012, 313 p.
- GARCÍA FUENTES, Lutgardo, *El comercio español con América, 1650-1700*, Sevilla, Diputación Provincial de Sevilla/Escuela de Estudios Hispano-americanos, 1980, 574 p.
- GARCÍA-MAURIÑO MUNDI, Margarita, *La pugna entre el Consulado de Cádiz y los jenízaros por las exportaciones a Indias (1720-1765)*, Madrid, Universidad de Sevilla, 1999, 374 p.
- GARCÍA LÓPEZ, María Belén, “Fuentes para la historia colonial de Brasil en los archivos españoles”, *Nuevo Mundo, Mundos Nuevos*, 2009, disponible en: <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.56980>.
- GASCÓN, Margarita, *Periferias imperiales y fronteras coloniales en Hispanoamérica*, Buenos Aires, Dunken, 2011, 256 p.
- 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)”, *Historia*, Pontificia Universidad Católica de Chile, v. II, n. 40, julio-diciembre 2007, p. 311-332.
- GÓMEZ GONZÁLEZ, Juan Sebastián, *La frontera selvática. Historia de Maynas, siglo XVIII*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2012, 265 p.
- HARING, Clarence H., *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, México, Fondo de Cultura Económica, 1939, 460 p.
- HERZOG, Tamar, *Frontiers of Possession. Spain and Portugal in Europe and the Americas*, Massachusetts, Harvard University Press, 2015, 362 p.



- JONES, Grant D., *The Conquest of the Last Maya Kingdom*, Stanford (California), Stanford University Press, 1998, 568 p.
- LEÓN CÁZARES, María del Carmen, *Un levantamiento en el nombre del rey nuestro señor. Testimonios indígenas relacionados con el visitador Francisco Gómez de Lamadriz*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Filológicas, Centro de Estudios Mayas, 1988, 130 p.
- MACLEOD, Murdo J., *Historia socioeconómica de la América Central española, 1520-1720*, traducción de Irene Piedra Santa, Guatemala, Piedra Santa, 1980, 522 p. (Biblioteca Centroamericana de las Ciencias Sociales).
- MOUTOUKIAS, Zacarías, *Contrabando y control colonial en el siglo XVII*, Buenos Aires, Centro Editor de América Latina, Bibliotecas Universitarias, 1988, 221 p.
- OBARA-SAEKI, Tadashi, y Juan Pedro Viqueira Alban, *El arte de contar tributarios: provincia de Chiapas, 1560-1821*, México, El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos, 2017, 788 p.
- PEARCE, Adrian, J., *The Origins of Bourbon Reform in Spanish South America, 1700-1763*, New York, Palgrave Macmillan, 2014, 264 p.
- PEÑA, Enrique (comp.), *Documentos y planos relativos al periodo edilicio colonial de la ciudad de Buenos Aires. Volumen 1: El Fuerte*, Buenos Aires, Talleres Casa Jacobo Peuser/Municipalidad de la Capital, 1910, 403 p.
- PINZÓN RÍOS, Guadalupe, “De zona olvidada a plataforma de expansión. Centroamérica en las representaciones cartográficas y proyectos navales ingleses (1680-1742)”, *Anuario de Estudios Americanos*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, v. 7, n. 1, mayo 2018, p. 185-210.
- QUARLERI, Lía, *Rebelión y guerra en las fronteras del Plata. Guaraníes, jesuitas e imperios coloniales*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 2009, 384 p.
- WEBRE, Stephen, “La crisis de autoridad en el siglo XVII tardío: Centroamérica bajo la presidencia de don Jacinto de Barrios Leal, 1688-1695”, *Revista de Historia*, Universidad Nacional de Costa Rica, n. 27, 1993, p. 9-28.
- XIMÉNEZ, Francisco, *Historia de la provincia de San Vicente de Chiapa y Guatemala de la orden de predicadores*, 3a. ed., Tuxtla Gutiérrez (Chiapas), Consejo Estatal para la Cultura y las Artes de Chiapas, 1999, v. 5.