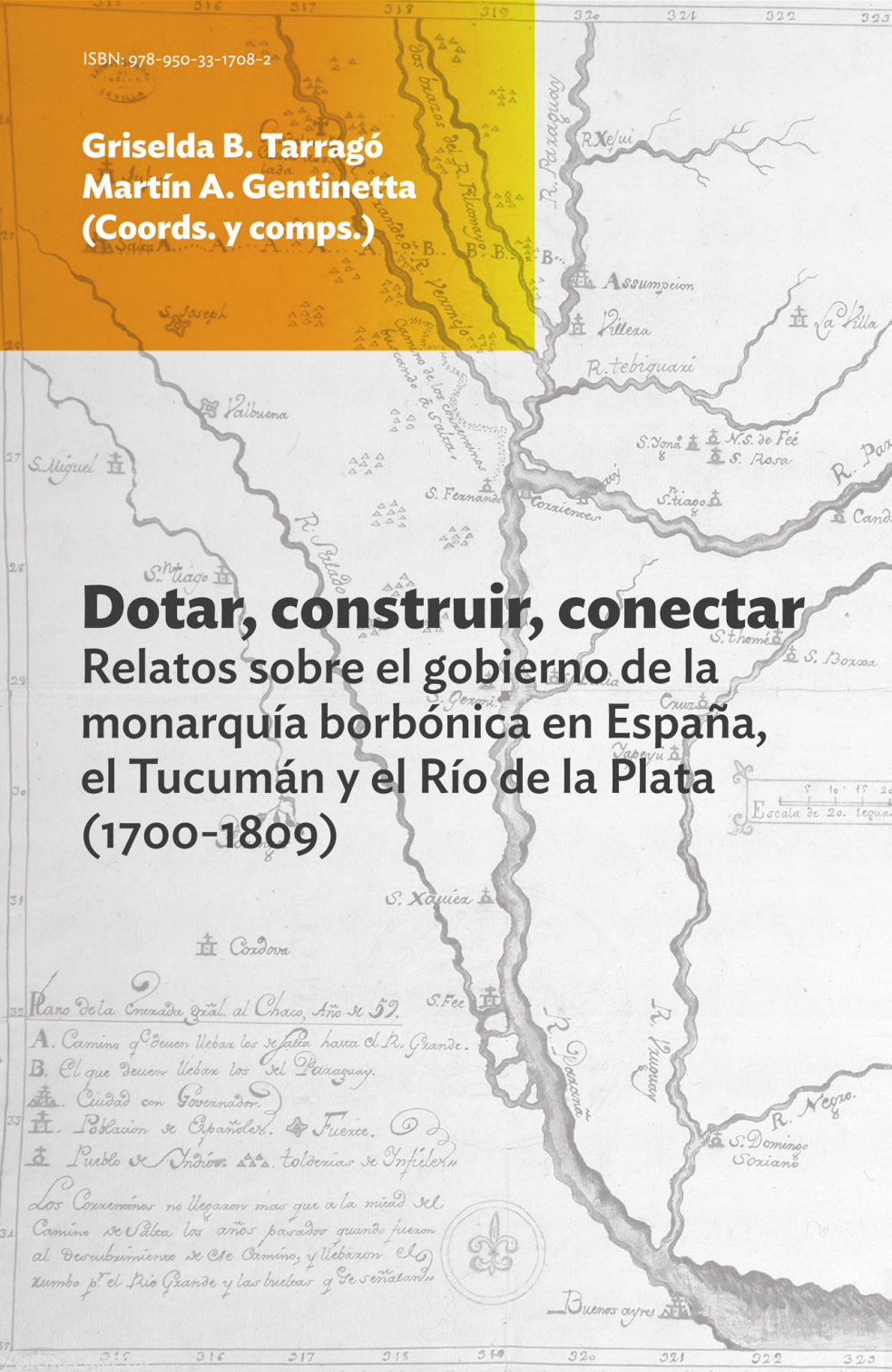


Griselda B. Tarragó
Martín A. Gentinetta
(Coords. y comps.)

Dotar, construir, conectar

Relatos sobre el gobierno de la monarquía borbónica en España, el Tucumán y el Río de la Plata (1700-1809)



Plano de la Encomienda gral. al Chaco, Año de 57.
A. Caminos q' deuen llevar los de Salta hacia el R. Grande.
B. El que deuen llevar los del Paraguay.
▲. Ciudad con Gobernador.
■. Poblacion de Españoles. ♦. Fuente.
□. Pueblo de Indios. ▲▲. tolderías de Infieles.

Los Condesinos no llegaron mas que a la mitad del Camino de Salta los años pasados quando fueron al descubrimiento de este Camino, y llevaron el rumbo p' el Rio Grande y las bueltas q' se señalaban.

Dotar, construir, conectar.
Relatos sobre el gobierno de la
monarquía borbónica en España,
el Tucumán y el Río de la Plata
(1700-1809)

Griselda Tarragó
Martín Gentinetta
(Coords. y comps.)

Colecciones
del CIFYH 

Dotar, construir, conectar. Relatos sobre el gobierno de la monarquía borbónica en España, el Tucumán y el Río de la Plata, 1700-1809 / Tarragó, Griselda... [et al.]; compilación de Tarragó, Griselda; Martín Gentinetta. - 1a ed - Córdoba : Universidad Nacional de Córdoba. Facultad de Filosofía y Humanidades, 2022.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-950-33-1708-2

1. Monarquías. 2. Historia Política. I. Tarragó, Griselda, II. Tarragó, Griselda, , comp. III. Gentinetta, Martín, comp.

CDD 321.6

Publicado por

Área de Publicaciones de la Facultad de Filosofía y Humanidades - UNC

Córdoba - Argentina

1º Edición



Área de

Publicaciones

Diseño de portadas: Manuel Coll y María Bella

Diagramación: María Bella

Imagen de portada: Archivo General de Indias, MP-BUENOS_AIRES,62 «Plano de la entrada general al Chaco, año de 59»

2022



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons
Atribución-NoComercial-SinDerivadas 4.0 Internacional.



Capítulo 1

Una *Casa con dos salidas*: la gobernación de Buenos Aires en la transición secular (1690-1730)

Griselda Tarragó*

Rafael Guerrero Elecalde†

Introducción

Hacia principios del siglo XVII se cerró el proceso de conformación de las gobernaciones sureñas dentro del Reino del Perú del que formaban parte: Tucumán, Río de la Plata y del Paraguay. La gobernación del Río de la Plata tenía sede en la ciudad de Buenos Aires, constituyéndose tenencias de gobernación en Santa Fe y Corrientes. Se trataba de un espacio subsidiario de los núcleos esenciales del Virreinato, pero que comienza a jerarquizarse, fruto de lo cual es la división de la gobernación en 1617 (Real Cédula de Felipe III) con la separación de Paraguay, como sí también las tensiones con la élite limeña.

Configurada de este modo esa “trastienda de Potosí” (Barriera y Tarragó, 2003) en la que se reforzaba la vía de la *conservación* (Barriera, 2002, 2006) aunque ello haya implicado la aceptación de cierta laxitud en el control de la política interna y de la economía atlántica. De este modo, en 1677 el gobernador Andrés de Robles decía que “hay y se maneja tanta plata (que) todos viven y participan della, grandes y pequeños.” (Nocetti y Mir, 1997, p. 210). La aduana cordobesa era un obstáculo escaso, más aún cuando la misma Córdoba será “arrastrada” hacia el Este en sus dinámicas económicas y sociales (Punta, 1997).

Esa etapa estuvo signada entonces por la ya evidente calidad de Buenos Aires de puerto atlántico cada vez más abierto al “mundo”, transformado

* Escuela de Historia y Centro de Investigaciones “María Saleme de Burnichon”, Fac. Filosofía y Humanidades, Universidad Nacional de Córdoba.
Correo: griseldatarragorosso@gmail.com

† Departamento de Didácticas Específicas, Facultad de Ciencias de la Educación y Psicología, Universidad de Córdoba.
Correo: rgelecalde@uco.es

al virreinato del Perú en *una Casa con dos salidas*¹, en la que la puerta trasera “porteña” se presentaba cada vez más determinante de su existencia.

Hacia 1623, la instalación de la Aduana Seca de Córdoba manifiesta la magnitud de esas resistencias que señala el límite impuesto desde la capital virreinal a la intensa circulación atlántica. Y como supuestamente expresó Martín del Barco Centenera “el Río de la Plata es un postigo abierto Para el piru y tiene el enemigo de Dios y de V.M. ya sabida la entrada”.² Es en ese mismo año Antonio de León Pinelo (Torre Revello, 2004, p. 48; Sierra, 1961, p. 428) solicitó como procurador de la ciudad de la Trinidad la apertura del puerto para comerciar directamente con España, sumando a el extenso rosario de memoriales y rogativas al rey que clamarán por una “desfronterización” del Río de la Plata. Desde 1661 Felipe IV permitió a mercaderes porteños comerciar libremente con las ciudades del Tucumán y el Paraguay, sin eliminar la aduana de Córdoba (Birocco, 2017, p. 24). La instalación de la Colonia de Sacramento en 1682 expandió estas tendencias, configurando un “complejo portuario rioplatense” (Jumar, 2000).

Un puerto globalizado

A fines del XVII el sistema de registros aparece como una gran máquina que espolea hacia arriba para abrir esa puerta de salida a un espacio cada vez más extenso y que se replica y amplifica en su propia abundancia de flujos económicos. La experiencia acumulada fue haciendo basa para pelear con mayor precisión las bondades de esa inversión en ese negocio: en las mercedes de los registros aparecen con notable precisión y calidad, la descripción de los ritmos y modalidades del circuito productivo-mercantil entre Potosí y Buenos Aires. Esos “informes” dan cuenta de los vínculos y contactos que ese mundo oceánico tenía con ese otro más telúrico del mercado interno, lejano, pero absolutamente necesario uno de otro para que el negocio –y la Monarquía– funcionara. Desde entonces el rey otorgó

1 Memorial redactado por Dionisio de Alsedo y Herrera en representación del Consulado de Lima en 1726-1727, Biblioteca Nacional de España (en adelante BNE), R. 39542.

2 Carta a Felipe II atribuida a Martín del Barco Centenera [c.1587]. En Nocetti y Mir (1997, p. 123).

frecuentemente la gracia de introducir mercaderías “a las provincias de Potosí, Charcas y Reino de Chile”.

Una Corona con caudales y recursos enflaquecidos por la guerra ayudó a que el camino se allanara para hombres de mar y de comercio que podían ofrecer lo que se requería. Ya desde fines del siglo XVII el movimiento de navíos de registro creció merced a unos contratos cada vez más suculentos y específicos que el rey comenzó a firmar con armadores y comerciantes que operaban en Sevilla Y en esta orientación resulta fundamental la revisión sobre los espacios de comercio colonial, sus dinámicas y conexiones así como de las fuentes que se utilizaron para la construcción de la tradicional bibliografía (García-Baquero González, 1992) sobre la carrera de Indias.³ En ese universo de flujos y relaciones es posible observar cómo en pocos trayectos analíticos, la conexión del pequeño mundo de las ciudades americanas y el gran comercio americano.

Un trabajo señero de Aníbal Arcondo (1992) ya nos advertía de ello, pero entre otros ejemplos, la revisita a los informes de los cónsules extranjeros en Cádiz estudiados por Morineau (Martínez Shaw y Olivia Mergar, 2005, p.19-73) abre un universo de posibilidades conectivas en lo referente al comercio interlope y a la carrera de Indias y su fluir aún en momentos como los de la Guerra de Sucesión. También con la apertura de puertos a los barcos que regresaban de Indias más allá de Sevilla y Cádiz, como sucedió con la creación de las reales compañías privilegiadas de comercio. Lo mismo podríamos decir de los contactos con China, que derraman sus productos por la América más profunda (Bonalian, 2012, 2014).

El 5 de abril de 1720 se promulgó “Proyecto para Galeones y Flotas del Perú y Nueva España y para Navíos de Registro, que navegaren a ambos reynos”, que no constituyó un cambio radical en el viejo sistema. El 31 de mayo de 1720 salió el decreto del sistema de correos del despacho del Secretario de Guerra, Fernández Durán. Si bien la circulación de este tipo de navíos era de larga data y había sido manejada a través del Consulado con supervisión de la Casa de Contratación, fue en este período cuando comenzó agilizarse su frecuencia, a pesar de los obstáculos del gremio de Cargadores. Pasaron a formar parte esencial del servicio de zonas circun-

3 Sobre algunas revisiones véase Martínez Shaw y Olivia Mergar (2005); Martínez Shaw y Martínez Torres (2014).

valadas por el viejo sistema, como Buenos Aires, Honduras, Santa Marta y Caracas (Kuethe y Adrien, 2018, pp. 45-46)

Si por una parte la Corona potenció y fortificó el dispositivo de gobierno y la dotación militar del puerto, el comercio directo posibilitó el escurrimiento de plata altoperuana en cantidades y calidades cada vez más elocuentes (Mira, 1999). Navíos portugueses, holandeses, ingleses, españoles conectaban el pequeño puerto austral con Génova, Cádiz, Saint-Malo, Sevilla, Lisboa, Ámsterdam (Fradkin y Garavaglia, 2009, pp.60-61). Así, ese flujo de mercaderías se multiplicó exponencialmente, abriendo cada vez más la región rioplatense a la importación de esclavos y mercancías europeas (Moutoukias, 1999, p.51), articulado a un cada vez más rico⁴ y complejo espacio productivo-mercantil interno (Barriera y Tarragó, 2003).

La guerra de Sucesión tuvo sus repercusiones inmediatas en el Río de la Plata. Con la participación de los ejércitos guaraníes de las misiones, la guarnición de Buenos Aires tomó la Colonia do Sacramento en 1704 y la ocupó hasta 1715. La influencia francesa se tradujo en franquicias comerciales, especialmente el asiento de negros concedido a la Compañía de Guinea, una de cuyas sedes se estableció en Buenos Aires (Moutoukias, 1999, p.80). También produjo la apertura del Pacífico a las actividades francesas. El fenómeno se profundiza por la presencia de toda suerte de “ferias informales” en diferentes puertos de Chile, Perú y Ecuador (Bonalian, 2014, p. 70). Surgió un circuito que unía las costas Bretaña-Saint Maló, La Rochelle con Perú y Chile (Malamud Rikles, 1986). Desde 1701 se otorgó permiso a los navíos franceses para llegar a Buenos Aires para el reabastecimiento. En realidad se les permitió un comercio más ampliado con retornos en metales, cueros y lana de vicuña (Arcondo, 1992, p.14 y ss).

Como señalamos, el Proyecto para galeones y flotas tuvo como el objetivo impulsar el ordenamiento del comercio “legal” y el mantenimiento de un contacto mayor y eficiente con los reinos de ultramar, pero entre 1715 y 1736 solo se despacharon cinco flotas a Tierra Firme. Desde 1738 se suprimieron los galeones a Tierra Firme y se paralizó la Flota de Nueva España. Esta decadencia tuvo la contracara de la expansión y éxito de los

4 Tarragó (2004); Barriera y Tarragó (2005); Guerrero Elecalde y Tarragó (2012).

buques de Registro y la aparición de los “avisos” (Tau Anzoategui y Martiré, 1981, p.168).

Desde 1695 a 1726 zarparon desde Francia hacia el Pacífico Sur ciento ochenta y un embarcaciones, de las cuales se registra el arribo a destino de ciento cuarenta y ocho, y el retorno de ciento siete. En el Perú hay un “aprovechamiento” intenso de las nuevas oportunidades. El pago de las mercancías se hacía a través *piñas* de plata y barras, “metal no acuñado que no había pagado el quinto real, lo que generaba una ganancia extraordinaria a repartirse entre productores mineros, mercaderes de plata y comerciantes franceses. Cálculos contemporáneos permiten suponer que del conjunto de los retornos en metálico a Francia más del 40% consistía en metal no amonedado.” Después de una curva de caída durante el siglo XVII, la producción de plata en Potosí inició probablemente su recuperación en las primeras décadas del Siglo XVIII, la que ya es muy notoria para mediados de la década de 1730. Entre la década de 1740 y la de 1780 se observa un crecimiento constante a una tasa del 2% anual. Sin innovaciones tecnológicas, el incremento se obtuvo fundamentalmente gracias a un aumento de la productividad del trabajo forzado indígena (Tandeter, 1992).

No solo Buenos Aires afectaba el monopolio peruano, sino los resquicios que se habrían en ese otro espacio, por la llegada del Galeón de Manila al Pacífico mexicano. Entre 1680 y 1740 el circuito México-Perú se encuentra prohibido. Pero replicando conductas comunes entre las élites, son los mismos grandes mercaderes de Lima –muchos con altos cargos consulares– los que trafican en ese circuito. Entre ellos Juan de Berria, futuro diputado del Comercio de Lima en Cádiz, familias como los Baquijano, Isidro Gutiérrez de Cossío o Antonio de Tagle y Bracho (Bonalian, 2014, pp. 68-69).

El largo memorial de 1726 de Dionisio de Alsedo y Herrera resulta en una suerte de “negativo” en la descripción del goteo de disposiciones que abren poco a poco Buenos Aires. El dilatado documento emanado del Tribunal del Consulado de la ciudad de Lima y de la⁵ Junta General de Comercio tiene por objetivo reclamar al rey por los beneficios y privilegios caídos junto con un sistema global que asistía a sus últimos estertores (Peralta Ruiz, 2004). Pero al tiempo que puntualiza lo que se ha perdido, lo que la Corona no ha respetado, desgrana también la larga lista de sucesos

5 BNE, R 39542, “Memorial informativo del Consulado de la Ciudad de los Reyes”, 1725.

concretos que han ido abriendo el puerto del sur no solo por las acciones ilegales, sino –y fundamentalmente– por la agencia monárquica de Felipe V y sus secretarios de Indias. Además de la presencia francesa en el Pacífico y el asiento Inglés, el otro gran “monstruo” que se ha deglutido la pasada prosperidad y el circuito de Panamá-Portobelo son los “Registros por Buenos Ayres”, así como la “emulación de algunos Ministros de las Indias y de otros particulares que desean prenda, y conocimiento en las negociaciones del Comercio..”⁶. A través de “aquella garganta se ha comunicado con mayor fuerza el contagio del Comercio ilícito a todo el cuerpo de las Provincias del Peru.”

Registreros vascos en el Río de la Plata

En el último cuarto del siglo XVII se destacará Juan de Retana, pero será el también alavés Andrés Martínez de Murguía, caballero de la Orden de Santiago,⁷ quien abra el siglo XVIII con unos negocios que anunciaban que algo estaba cambiando en el ya viejo sistema de registros libres, especialmente por la calidad y cantidad de los recursos y prebendas que se pusieron en juego. Este alavés (Garmendia Arruebarrena, 1997) fue un hombre principal del comercio gaditano y era tío del también poderoso comerciante Tomás Ruiz de Apodaca (Hausberger, 2003) y de Julián Martínez de Murguía, a quienes apañó e introdujo en las prácticas mercantiles (Garmendia Arruebarrena, 1997).

Desde Cádiz, Andrés se especializó y obtuvo mercedes especiales en la carrera de Buenos Aires, siendo titular del registro con ese puerto por muchos años y a quien el rey otorgó la gracia de que “fuese servido de concederle permiso para que las mercaderías que llevase en dichos dos Bajelos a Buenos Aires y no se consumiere en aquella Provincia y en la del Tucumán y Paraguay pueda pasar y conducir libremente a las Provincias de Potosí, Charcas y Reino de Chile, bajo de diferentes calidades y condiciones que ha expresado que ha expresado en instancia.”⁸

En esta empresa estuvo asociado al también vitoriano Domingo de Munárriz, con quien se beneficiaron ya “que las mercaderías y géneros que

⁶ BNE, R 39542, pp.3-4.

⁷ Archivo General de Indias (en adelante AGI), Charcas, 309, Autos sobre el cobro de los derechos de registro de Don Andrés Martínez de Murguía.

⁸ AGI, Buenos Aires, L.4, f. 141 v.

no se consumiesen en los referidos navíos de registro del dicho Andrés Martínez de Murguía en las tres provincias de Buenos Aires, Paraguay y Tucumán, que son las de su primera obligación y le sobrenen, después de abastecidas éstas, pueda pasarlas a las de Potosí y Charcas...” (Garmendia Arruebarrena, 1997, p. 55).⁹ Fue dueño de varias embarcaciones, inclusive de las tres que en el año 1710 fueron apresados por los holandeses cuando se dirigían a Buenos Aires. Había tenido “compañía” con el caballero de Santiago Francisco Sáenz de Zuazo, caballero de su Majestad, en sus negocios varios, especialmente con Indias, que habían terminado en 1720 con la muerte de aquel. Estas empresas trajeron prosperidad a su vida, señal de lo cual es su casa palaciega en Manurga, considerada como el palacio rural más bello de Álava.

Testó en el 24 de marzo de 1730 a través de su poderhabiente, albaceas y tenedor de sus bienes Miguel Martínez de Zubiegui, personaje bastante asiduo en el Río de la Plata.¹⁰ Reconoce como sus bienes “...en que lo más principal en que soy y consiste mi caudal es el valor principal, fletes, útiles y aprovechamientos que trajere mi navío nombrado *Ntrº Srº del Rosario y Santo Domingo* que, de mi orden y cuenta, se ha fabricado en el puerto de Tacotalpa en Nueva España...”.

El momento coincide también con el proceso de traslado del Consulado de Comercio de Sevilla a Cádiz, lo que supuso una oportunidad para generar ascensos sociales y reconfiguraciones de poder en el control del cuerpo y de la carrera de Indias. El proceso estuvo plagado de tensiones y la decisión de Felipe V de reubicar la sede del monopolio hacia la bahía debió construirse paulatinamente, pudiendo cerrarse finalmente luego de terminada la guerra. Como aclara Bustos Rodríguez

Varios elementos, algunos reiterativos, entraron entonces en juego: en primer lugar, la colaboración expresada desde el punto de vista de la fidelidad y dinero a la causa borbónica; en segundo lugar, la llegada al poder, al término de la guerra, de un equipo de hombres de gobierno dispuestos a potenciar una política ambiciosa de desarrollo naval para España que tomaba la bahía como centro de operaciones. (Bustos Rodríguez, 2005, p. 53)

9 AGI, Contratación, leg. 2726, Real Cédula, Aranjuez, 1715.

10 Archivo de Protocolos de Cádiz, leg. 2.444, fs. 1545-1629. En Garmendia Arruebarrena (1997).

En este sentido 1717 es un año clave y la mano del ministro Patiño un motor fundamental para que se produzca el traslado.

De todas sus embarcaciones y del servicio del alavés se valió la Corona para trasladar tropas y recursos hacia el caliente Río de la Plata en plena Guerra de Sucesión. En 1710 debe trasladar misioneros jesuitas al Río de la Plata y “por no haber con qué satisfacerle en la Casa de la Contratación se satisfaga de los derechos que deben pagar a Su Majestad los navíos del cargo de don Andrés de Murguía que los han de conducir, admitiéndole en data el importe del fletamento de dichos misioneros, y para los gastos que causaren desde Buenos Aires hasta los puntos de su destino se libre su importe en las cajas de Buenos Aires y en las de Potosí”.¹¹

Por ello el rey le pagó con creces, ya que además de introducirse en el mercado interno de la plata se le agregaron otras gracias como la prohibición de que se le abrieran los fardos de mercaderías en cualquier punto del virreinato, elegir los guardas que controlasen los navíos, el traslado de oro quintado y sellado pertenecientes a particulares y el bloqueo a la entrada de “alguno o algunos otros Navíos de cualesquiera nación que sean y pidan visita”.¹² Será el encargado de trasladar los trescientos efectivos que el rey dispuso pasasen al tiempo que pasó Bruno de Zavala a Buenos Aires.¹³

Don Francisco de Alzaybar y el comercio con Buenos Aires

El gobierno de Zavala estuvo muy relacionado con el también vizcaíno Francisco de Alzaybar (Mariluz Urquijo, 1981, pp.39-40). Aunque ya había habido un registrero importante (y también vasco) como Martínez de Murguía, la dimensión de su operatoria lo supera ampliamente. Su historia es claramente más gaditana, pero también más Montevideana que “porteña”. Aunque no perdió el vínculo con su vizcaína comunidad de origen, la casa familiar quedó en manos de su hermano Martín. Su éxito económico fue mucho más consecuente y se expandió por confines diversos de la Monarquía. En el final de sus días construyó un nuevo origen en la costa uruguaya del Río de la Plata, donde fundó mayorazgo y su única

11 AGI, Memorial de Juan Francisco de Castañeda de la Compañía de Jesús, Procurador General de Indias, a Su Majestad. En Pastells (1946 [6]).

12 AGI, Buenos Aires, leg.4, fs.139-155.

13 AGI, Buenos Aires 4, leg.14, f.139.

hija mujer fue la esposa del primer gobernador militar de la Plaza, el también vasco Joaquín de Viana.

Había nacido el 12 de junio de 1695 en el barrio de Arraño, en la antie Iglesia de Lemona, en el Señorío de Vizcaya¹⁴. Al parecer tuvo decisiva influencia en la Corte, lo que le permitió conseguir privilegios comerciales, y así frenar proyectos de rivales impacientes. A los veintinueve años celebró su primer contrato con Felipe V. El 12 de diciembre de 1724 Felipe V aprobó el asiento firmado con la “razón naviera” de Francisco de Alzaybar y Cristóbal de Urquijo. En su parte introductoria, se dejaba constancia de la necesidad de abastecer a los habitantes de Buenos Aires, Tucumán y Paraguay de vestimenta, géneros y frutos españoles, a fin de contrarrestar el avance del comercio extranjero, especialmente el de los portugueses desde la Colonia de Sacramento. Se autorizaba a los dos armadores a navegar al puerto de Buenos Aires con cuatro navíos de mil toneladas, durante cuatro años, con dos navíos a la vez, y un paquebote o patache para conducir pertrechos o bastimentos.¹⁵

La Corona podía utilizar los buques para el transporte de armas, tropa, municiones, funcionarios y misioneros, así como el regreso de caudales de la Real Hacienda (Azarola Gil, 1933). Al igual que Martínez de Murguía, contribuyó plenamente al gobierno de Zavala. En 1726 la empresa transportó 60 misioneros jesuitas desde Cádiz¹⁶; en 1730, cuando el gobernador intentaba fortificar la plaza de Maldonado

Concluye con que no se puede intentar otra defensa sin muy crecidos gastos, y no se hallará gente con que guarnecer un reducto, como se ha

14 Fueron sus padres Francisco de Alzaybar y María de Arteta, los padrinos, Francisco de Ochandategui y Marisa de Arteta, los abuelos paternos, Juan de Alzaybar y Marina de Artabe, y los maternos, Martín de Arteta y Marina de Ibarrenechea, estos últimos de Galdacano. Archivo Histórico Nacional (en adelante AHN), OM, CABALLEROS_SANTIAGO, exp. 376.

15 Archivo Fundación Sancho el Sabio (en adelante AFSES), Copia manuscrita del testamento de Don Francisco de Alzaibar y Padura de Arteta, Montevideo, 1768.

16 AGI, Memorial de Juan Francisco de Castañeda de la Compañía de Jesús, Procurador General de Indias, a Su Majestad, 1727. —Dice que a instancia de Jerónimo Herrán, Procurador general por la Provincia del Paraguay, concedió Su Majestad que pudiese llevar para las Misiones de ella 60 misioneros y los Coadjutores correspondientes, asistiéndoles con lo acostumbrado para su avío, pasaje, entretenimiento y matalotaje, y respecto de la demora que han debido hacer en Cádiz y Sevilla esperando embarcarse en los navios de registro de Buenos Aires del cargo de don Francisco de Alzaibar y don Cristóbal de Urquijo, pide se le dé a

hecho en Montevideo, y que con los navios de Registro del cargo de don Francisco Alzaybar, que se hallan en aquel puerto, remitirá, plan de la situación de dicho Maldonado, por no haberse atrevido a ejecutarlo por la vía de Inglaterra.¹⁷

Según Mariluz Urquijo (1981, pp.39-40), su influencia en la Corte le permitió conseguir privilegios comerciales, frenar proyectos de rivales impacientes y obtener la designación de un gobernador amigo y pariente que luego protegerá sus intereses en la Banda Oriental. Entre 1726 y 1727, hizo construir navíos en Inglaterra, los cuales fueron utilizados por la Corona en la guerra contra ese mismo país. En esa etapa logra que Miguel José de Aoiz de la Torre, secretario del ministro plenipotenciario de Inglaterra, marqués de Pozobueno, interceda ante el poderoso ministro Grimaldo para lograr sacar las embarcaciones allí construidas y también “recomendar” a su socio para el “registro” de Buenos Aires:

Con motiuo de participarsele la salida conseguida de S.M.B. para el nauio llamado el Neptuno de la compañía de D. Fran(cisco) de Alzaybar, reco-mienda S.E. a D. Cristobal Urquijo interesado en el asiento de Buenos Aires... Todavía ando procurando aquí que Dn. Francisco de Alzaybar y su compañía logren sacar de esta ría el nauio llamado el Neptuno fabricado aquí para conducir desde Cádiz a Buenos Aires los 400 soldados de su contraro sin los tropiezos que se le pueden poner y hauiendo hablado de oficio al duque de Nesscastle me tiene dicho ya este ministro que S.M.B. consiente en que salga el tal vagel para el mencionado puerto de Cadiz y como por el grande perjuicio que han padecido los interesados en no hauer podido hacer conducir este nauio antes a España por la suma escasez de marineros que se ha experimentado y aun se experimenta en esta ría se les han seguido crecidos gastos manifestando en esto los deseos con que están de cumplir en todo con su obligacion me valgo de este nuevo motiuo para suplicar a V.E. **se sirue de atender y proteger a don Cristobal Urquijo, interesado en el registro de Buenos Aires** en las representaciones que hiciere a S.M. los quales siendo encaminados a **la mayor conveniencia de los reales intereses y utilidad de los comercios** bien me persuado que hallaran en V.E. todo abrigo, no menos por su naturaleza como por el grande fauor que siempre le han deuido mis

cada misionero a razón de dos reales de plata en lugar de los dos de vellón, como se executó con la misión que llevó el Padre Tomás Dombidas, Procurador general que fué de dicha Misión, como consta del testimonio que presenta, y que para ello se le den los despachos necesarios. «Consejo en 7 de mayo de 1727. En Pastells, (1946 [6], pp. 545-546).

17 AGI, Carta de don Bruno de Zabala, Gobernador de Buenos Aires, a Su Majestad Buenos Aires, 8 de junio de 1730, Pastells, (1946 [6], pp.603-604).

recomendaciones y en esta confianza paso a suplicar a V.E. que atendiendo a los considerables gastos que han deuido hacer los interesados para ponerse en el estado en que se han puesto **se sirua de fauorecerlos** con especialidad en que no padezcan el perjuicio tan notable que se pretende de hacer que no salgan los nauios del mencionado registro quando ya se hallan en parage de emprehenderse su viage no pudiendo contrapesar las razones que se alegan en cadiz de ser contra los comercios de esa corona los pronta partenzia del tal registro a lo que aquí se ve y se experimenta pues de solo de caudales se hallan aseguradas del riesgo maritimo treinta mil libras sterlinas en esta compañía de seguros los quales se han embiado o se embian desde Lisboa a la colonia de Sacramento empleadas en ropas para hacer comercios ilicitos y clandestinos en aquellas partes los quales por la voz general de aquí no pueden padecer mayor daño que el que se les ocasionaria facilitando a los subitos de S.M. los medios de hacer sus comercios con las menos restricciones posibles y con la mayor frecuencia pues en el atraso de executarlos y en que no lleuen facultad de internar tierra dentro con las ropas que se embarcan en España pagando todos derechos hallan su mayor aliento para arrojarase a embair sus generos que son los que lleuan legitimamente los españoles y en esta consecuencia espero que en lo que puidiere pender del arbitrio de V.E. y de su interposicion ha de experimentar el expresado D. Cristobal todo favor en sus pretensiones no dudando yo que mediante el **obtendra tambien la gracia de que las ropas del registro puedan internar a Chile, Charcas y Potosi.** Oi quedo con las veras propias de mi obsequio y atencion a las ordenes de V.E. cuya vida guarde. Dios.¹⁸

Su carácter de hombre de empresa le permitió vislumbrar tempranamente la posibilidad de hacer negocios con cueros desde Buenos Aires. Desde 1726, el cabildo de Buenos Aires sólo intervino en cuatro ajustes de cueros, ya que en 1732 fue desposeído de la facultad de hacerlo con los navíos de registro. Con fecha 1° de octubre de 1727, Alzaybar obtuvo una Real Cédula autorizándole a comprar cueros en Buenos Aires. Cuando en 1729 la presentó al cabildo para excluirse de los ajustes y hacer compras a voluntad, el cuerpo se negó. Una vez Alzaybar de regreso en España protestó por la conducta de los cabildantes porteños y pidió que se le consintiese comprar cueros a cualquier vecino de Buenos Aires o Montevideo, a los precios que se ajustasen, sin que gobernador, oficiales reales ni cabildo pudieran oponerse, y que las ventas fuesen libres y al arbitrio de vendedor y comprador. Entre sus alegatos, decía que esto mismo era lo que hacían los portugueses, que podían comprar barato, mientras que todo el rigor se reservaba para el Registro de España. Alzaybar terminaba sus argumentos

18 Archivo General de Simancas (en adelante AGS), Estado, 8124.

pidiendo que nadie pudiese cobrar el tercio llamado de corambre que el cabildo reservaba para distribuir entre los accioneros. En su testamento declara que “desde el año 46 que el Rey después de haberme calificado por sus reales despachos y declarándome por buen ministro y restituyéndome mis bienes me habilito S.M. graciosamente con sus licencias para dicho Mar del Sur y para este puerto de Buenos Aires con los Asientos que tiene echos S.M. decían 5 de noviembre de 1732 y con otro asiento echo en el año 47 y otro en el Consulado de Cádiz los cuales subsiten integros”.¹⁹

La fundación de Montevideo fue ejecutada por Bruno Mauricio de Zavala por orden de Felipe V, pero financiada por Francisco de Alzaybar. No casualmente es su nombre el que se asocia a la “población” de la nueva ciudad. En 1726 se constituyó en el principal agente de la población de Montevideo cuando el Consejo de Indias convino “con don Cristóbal de Urquijo y don Francisco de Alzaybar el que transporten a Buenos Aires **cincuenta familias**, las veinticinco del reino de Galicia y las otras veinticinco de las islas Canarias, para que pueblen Montevideo y por este medio sea resguardado como conviene”²⁰.

El rey acepta el acuerdo, pero con alguna condición.

Vengo en conformarme con lo que el Consejo propone, excepto en lo que mira a que las 25 familias se lleven de Galicia, porque mi voluntad es que todas 50 **sean de Canarias**, desde donde se podrá ejecutar su transporte con menos embarazo y gastos, **tocando los navios en aquellas islas para recibirlas**, y para que estén prontos a embarcarse se darán por el Consejo las órdenes convenientes al Gobernador y al Juez de Indias en Canarias, y también para que antes del embarco de estas familias **se dé a cada persona de ellas un doblón** por una vez para su avío, según se practica con otras que de aquellas islas se envían a la América. Y para que no les falten los **instrumentos precisos de labor** que necesitan se comprarán éstos en Cádiz o Canarias, donde sea más conveniente y menos costoso, y se entregarán al Capitán o Maestre del navio que conduzca a las mismas familias, **con obligación de traer justificación de haberlos entregado al Gobernador y Oficiales Reales de Buenos Aires**, a quienes se prevendrá que los repartan entre estas 50 familias, cuyas órdenes y providencias dará el Consejo, y uno o dos meses antes de salir de Cádiz

19 AFSES, Copia manuscrita del testamento de Don Francisco de Alzaibar y Padura de Arteta, Montevideo, 1768.

20 AGI, El Consejo de Indias a Su Majestad, 1726. En Pastells, (1946 [6], p. 488).

los navios de Registro me hará recuerdo de la gente de guerra que tengo resuelto enviar en ellos, a fin de aprontarla en aquella ciudad.²¹

En noviembre de ese año llegó el primer grupo de familias canarias a bordo del navío “Nuestra Señora de la Encina”. Recién en marzo de 1729 llegó el segundo contingente en el navío “San Martín” por los inconvenientes de la guerra. La compañía gastó 600.000 pesos en esas jornadas por la que se otorgaron escrituras respectivas “con riesgo del 80% de interés marítimo sobre los navíos San Bruno y San Francisco firmadas” por él y por Cristóbal de Urquijo.²²

De la misma forma, y a pocos años de fundada la nueva ciudad, ante la falta de circulante en la nueva población, se presentó “expendiendo gruesas sumas de plata y ropa, así en dicha compra, como en la fábrica de casas, y un grande almacén de piedra y teja que ha construido de que ha resultado mucho alivio a este vecindario”, erigiendo también la Iglesia Matriz (Azarola Gil, 1933, p.172). Al testar casi octogenario, se declaró “caballero de la orden de Santiago, **Fundador de la Ciudad de San Felipe y Santiago de Montevideo**, capitán de Navío de la Real Armada de S.M y alguacil mayor de la Inquisición.”

Reunió una cuantiosa fortuna de más de 4 millones de pesos repartida entre ambos mundos y su espíritu, al igual que sus bienes aparece escindido entre su solar vizcaíno del que se enorgullece, Cádiz que ha sido su primera central de operaciones, y el Río de la Plata, donde ha reunido inmensas extensiones de tierras dotadas de puerto propio e innumerables ganados. Participó de todos los negocios que pudo ofrecerle el amplio territorio de la Monarquía: cacao de la mar del sur, hierro y mercaderías varias con Lima, negocios con plata en Londres, Francia y Holanda, yerba mate entre Paraguay-Buenos Aires y Concepción de Santiago de Chile,

21 AGI, “Decreto de Su Majestad dirigido al Duque de Arión en respuesta a la Consulta del Consejo de Indias de 28 de febrero de 1726, sobre haber convenido con don Cristóbal de Urquijo y don Francisco de Alzaybar el que transporten a Buenos Aires en los navios de Registro las 50 familias que han de poblar Montevideo”, 1726. En Pastells, (1946 [6], p..493).

22 AFSES, Copia manuscrita del testamento de Don Francisco de Alzaibar y Padura de Arteta, Montevideo., 1768.

hierro²³, fletes, créditos otorgados en todos los puntos que tocó, corso²⁴. Estuvo vinculado con diferentes paisanos que operaban en el circuito Cádiz-Buenos Aires en negocios diversos como Bernardo de Zamorategui, Francisco de Echalecu y Endara, Domingo de Goicolea, Matías de Landaburu.²⁵

En sus últimos años, se preocupa por que no se dispersen sus tierras rioplatenses vinculando una parte de ellas mediante un mayorazgo, y recomienda a sus albaceas y sucesores que traten de conservar el sitio que tiene sobre el caño del Trocadero –entre Cádiz y Puerto Real- con un dique donde amarraban los navíos, vivienda y almacenes, ya que podía servir a alguno de su casa que quisiera seguir sus huellas de navegante. La sociedad con Cristóbal de Urquijo no terminó bien. Su viuda pleiteó²⁶ en nombre de sus hijas menores, pero el inquebrantable Francisco la llevó hasta el Real Consejo de Indias y se amparó en las graves pérdidas ocasionadas por aquel en unos 600.000 pesos en un negocio no consensuado (mientras el estaba preso) en el que se pierden el navío San Ignacio en “los callos de las Bahamas”.²⁷

Alzaybar se cruzó como caballero de Santiago²⁸ y al parecer consigue un título de marqués que cita en su testamento, pero eso no le impide estar hasta el último minuto de su vida pendiente de la vigilancia y acrecentamiento de su fortuna. A su alrededor, medra con un nutrido elenco de figuras de menor relieve –capitanes, pilotos, administradores, factores-

23 Archivo General de la Nación (en adelante AGN) Sala IX, Reales Órdenes, Libro 1, fs. 302v-303.

24 AGN Sala IX, Reales Órdenes, Libro 1, f. 306. En 1733 la compañía reclama por los “...perjuicios y menoscabos que experimentaron en el viaje que ultimamente hicieron sus navios con rexistro aesa Provincia de Buenos ayres y los embarazos queles pusieron **para practicar el corso**, según y en los términos que se les concedii por el Capitulo 8º de su Assto como también hevenselles ocasionado otros crecidos gastos en la dettencion demás deochomeses del retorno despaña delultimo que desapacharan connottisificacion aese Puerto acargo de Dn Bernardo de Zamorategui...”.

25 AGN, Sucesiones 5675, Testamentaria de Nicolás de Echalecu.

26 AGI, Contratación, 5598, N.2, Cádiz, Autos de la Viuda de Cristobal de Urquijo Josepha Forti contra Francisco de Alzaibar, por la compañía que tuvieron

27 AFSES (1768) Copia manuscrita del testamento de Don Francisco de Alzaibar y Padura de Arteta, Montevideo.

28 AHN, OM, Caballeros de Santiago, exp.376.

cuyos apellidos denotan igual origen vascongado.²⁹ Designó como sus albaceas a su hermano Martín de Alzaybar, a Don Agustín de Ordeñana y a don Joaquín de Viana, “mariscal de los Ejércitos de su Majestad”, su yerno.

Pero quizá donde su poder y su visión se evidencian con mayor claridad es en su capacidad de mensurar las posibilidades que ofrecía ese territorio virgen de la Banda Oriental, generando las condiciones no sólo de su ocupación, sino fundamentalmente de su explotación. Consiguió mercedes de tierras que cubrieron la zona sudoeste de Montevideo, comprendiendo las regiones de San José y Rosario, con una cantidad inconmensurable de ganado vacuno. Así lo indican los términos de su mayorazgo:

[...] declaro que la pertenencia del mayorazgo y vínculo fundado con fecha de este día en que otorgo este testamento o el día que fuese: es su jurisdicción desde el Río de la Plata que su frente es el siguiente siguiendo por el río de San José hasta sus nacientes dividiendo el río de Pavón y el punto llamado Lenas María hasta los nacientes de dicho río San José que seguirán los mojones para la separación de las jurisdicciones de dicho mayorazgo vínculo con sus ganados dejando como dejo libres desde el río de la Plata corriendo entre los arroyos Pavón y Cupé hasta el río Fe con los linderos que consta de la compra que tengo hecha al Rey y todo poblado de ganados vacunos y caballares y demás especie de ganados de que quedan pobladas las expresadas tierras libres no han de poder mis sucesores del mayorazgo pretender cosa alguna de los referidos terrenos libres y ganados que están extendidos y llenas dichas tierras libres de vinculación cuyos usufructos y pertenencias dejo reservada para mí y para disponer de ellos.³⁰

En Montevideo tiene casas y almacenes, barracas con corambres, sebo, grasa, trigos y toda especie de frutos. De sus haciendas él prevé que puedan hacerse unos ochenta mil cueros anuales, recomendando a sus herederos que soliciten licencia del rey para conducir” por la Colonia de Lisboa” cien o doscientos mil cueros. Intensificó así el tráfico entre los puertos españoles y el Río de la Plata en beneficio propio, traficando con cueros y otros rubros, y se vio involucrado en un litigio con los vecinos de

29 Véase por ejemplo AGI, Contratación, 5485, N.1, R.11. Vínculo con los Betolaza.

30 AFSES, Copia manuscrita del testamento de Don Francisco de Alzaibar y Padura de Arteta, Montevideo, 1768.

Buenos Aires por los perjuicios de sus monopolios, que lo llevó a la cárcel. Pero sus contactos en la Corte lograron rehabilitarlo.³¹

Alzaybar fue convocado como testigo a la testamentaria de Bruno de Zavala, aunque casi no se involucró en el asunto y dijo no conocer a sus sobrinos. Sin embargo, sus trayectorias articuladas conforman esta misma historia que se encaminaba hacia las así llamadas “reformas borbónicas” en el Río de la Plata, reforzando el frente atlántico y destinando recursos cada vez más ampliados a la consolidación del nuevo espacio. Su influencia transita también parte de la gobernación del sucesor de Zabala, Miguel Fernando de Salcedo y Sierralta, a quien asistió permanentemente en el largo sitio de veintidós meses a la Colonia de Sacramento, arruinando buques enemigos y la propia residencia del gobernador Vasconcellos, cuyas armas incorporó a sus propios blasones.

Así, a poco tiempo de la muerte de Zavala, Alzaybar informa que

[...] dice que **ha catorce meses está sirviendo al rey con los navios en la guerra contra la Colonia**. En 25 de enero tuvo un combate desde las nueve del día hasta las nueve de la noche con cuatro navios enemigos. Hízoles dos presas; después juntaron los navios; en 5 de julio quemaron el aviso que vino de España a cargo de don Antonio Colina, Teniente de navio; el día 8 de septiembre llegaron dos fragatas, «San Esteban» y «Armiona» maltratadas después de tres combates que tuvieron con los enemigos. Y aunque ahora están cuatro navios, nada puede hacer. Los días 4 y 7 salieron a nuestro campo de la Plaza con caballos y quemaron nuestro Real, poniendo en huida a la tropa ; los mismos portugueses han roto la puerta por tierra y por mar ; ahora han juntado hasta 25 navios, entre ellos hay de 70, 60, 56, 40, 30 y 24 cañones ; a Montevideo han tenido cercado estos días : ahora están 12 leguas más afuera ; su proyecto es cogerlo y toda la banda del Norte por el Oriente hasta el Brasil, sobre que se hacen los mayores esfuerzos, y no dude S. R.” logren el fin si no viene en breve de Cádiz alguna escuadra gruesa, porque pocos navios y gente no sirven ya, y bien saben lo que se pretenden respecto **que Montevideo fortificado es otro Gibraltar, y con su territorio, un reino entero**, que si tal sucediese habian logrado cerrar el paso a los españoles por esta via al Perú, logrando ellos apoderarse de estas provincias, en cuyo estado está, hoy por hoy, todo, sin salir cuándo podremos salir aunque venga socorro de España, pues son considerables las fuerzas del enemigo; pide le encomiende a Dios, pues ni de día ni de noche tienen sosiego por estar en continuo movimiento. Lo peor que tienen es que cuanto mejor se sirve al Rey, peor están ; los picaros piden mucho ; las falsedades son grandes,

31 AHN, Expediente con 29 documentos donde el candidato refiere a los linajes Alzaybar, Arteta, Artabe, Olea, Padura, Ibarrechenea y Sarricolea.

escribiendo iniquidades al Virrey, y cree también que al Rey; cuatro o cinco reos que han vendido al Rey esto, como son los oficiales reales que fueran de estas Cajas, y hoy estando presos han divulgado cuanta picardía se puede pensar, que actualmente un informe que hicieron al Virrey se halla falsificado, lo mismo habían hecho a esa Corte, es cosa rara la falta de justicia que se experimenta, de que estará Su Rvdma. prevenido por lo que se pueda ofrecer hablar.³²

El relato no es neutro y como en el caso de otros agentes no-políticos de la Corona, su informe contiene expresiones y propuestas de estrategia militar, política y territorial.

La mutación del espacio rioplatense en un territorio “protovirreinal” estaba en marcha por múltiples pero convergentes caminos. La misma será gestionada, aprovechada, replicada o reformulada en beneficio propio por los empresarios y comerciantes que en la dinámica de los premios, negociarán con un rey necesitado: Esa financiación de la militarización de la gobernación -como una nueva forma de equipamiento político del territorio- a cambio de prebendas sobre una economía que se abriría irremediablemente al mundo.

Referencias bibliográficas

- Arcondo, A. (1992). *El ocaso de una sociedad estamental. Córdoba entre 1700 y 1760*. Córdoba: Universidad Nacional de Córdoba.
- Azarola Gil, L. (1933). *Los orígenes de Montevideo, 1607-1749*, 16, (pp. 107-8). Buenos Aires: Librería y Editorial “La Facultad”.
- Barriera, D. (2002). Procesos espaciales y ciudad en la historia colonial rioplatense. Reflexiones al hilo de la edición de *La pequeña aldea*, de Rodolfo González Lebrero. En *Prohistoria*, VI (6), (pp. 153-165). Rosario: Prohistoria.
- Barriera, D. (2006). Conquista y colonización hispánica. Santa Fe la Vieja (1573-1660). En *Colección Nueva Historia de Santa Fe*, 2. Rosario: Prohistoria Ediciones.

32 AGI, Carta de Francisco de Alzaibar al M. R. Padre Ignacio Arcaya, dirigida su segundo lugar al Padre Gaspar Rodero. En Pastells, (1946 [6], pp. 274-275).

- Barriera, D. y Tarragó, G. (2003). Elogio de la incertidumbre. La construcción de la confianza, entre la previsión y el desamparo (Santa Fe, Gobernación del Río de la Plata, Siglo XVIII). En *Revista Historia*, 48, pp.183-223.
- Barriera, D. y Tarragó, G. (2005). De la confianza a la composición. Cultura del riesgo, de la previsión y de la resolución de conflictos entre mercaderes del siglo XVIII. En Vázquez, B. y Dalla Corte, G., (Comp.), *Empresarios y Empresas en América Latina Siglos XVIII-XIX* (pp.70-99). Maracaibo: Universidad de Zulia.
- Birocco, C. (2017). *La vara frente al bastón. Cabildo y Cabildantes en Buenos Aires (1690-1726)*. Rosario: Prohistoria Ediciones.
- Bonalian, M. (2012). *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el Imperio español (1680-1784)*. México: El Colegio de México.
- Bonalian, M. (2014). *China en la América colonial. Bienes, mercados, comercio y cultura del consumo desde México hasta Buenos Aires*. Buenos Aires: Biblos.
- Bustos Rodríguez, M. (2005). *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*. Madrid: Silex/Univesidad de Cádiz.
- Fradkin, R. y Garavaglia, C. (2009). *La Argentina colonial. El Río de la Plata entre los siglos XVI y XIX*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno.
- García-Baquero González, A. (1992). *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*. Sevilla: Algaída Editores.
- Garmendia Arruebarrena, J. (1997). Un arcadiano alavés en Cádiz y el testamento de Andrés Martínez de Murguía. En *Sancho el Sabio*, 7, (pp.357-368), Vitoria.
- Guerrero Elecalde, R. y Tarragó, G. (2012). Family and Business: the case of Tagle y Bracho (viceroyalty of Peru, 1700-1750). En De Luca,

- G. y Sabatini, G. (Eds), *Growing in the Shadow of an Empire. How Spanish Colonialism Affected Economic Development in Europe and in the World (XVIth-XVIIIth cc.)* (pp.253-270). Milano: Franco Angeli Editore.
- Hausberger, B. (2003). La red social del alavés Tomás Ruiz de Apodaca, comerciante de Cádiz. En Antonio Acosta Rodríguez, A., González Rodríguez, A. y Vila Vilar, Enriqueta (Coords.), *La Casa de Contratación y la Navegación entre España y las Indias*, (pp.885-909). Sevilla: Universidad de Sevilla/Cesic/Escuela de Estudios Hispanoamericanos/Fundación Monte.
- Jumar, F. (2000). *Le commerce Atlantique au Rio de la Plata, 1680-1778*, Thèse de Doctorat nouveau régime Formation doctorale: Histoire et Civilisations, École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris.
- Kuethe, A. J. y Adrien, K. J. (2018). *El mundo atlántico español durante el siglo XVIII. Guerra y reformas borbónicas*. Bogotá: Editorial de la Universidad del Rosario/Banco de la República.
- Malamud Rikles, C. D. (1986). Cádiz y Saint Malo en el comercio colonial peruano (1698-1725). Cádiz: Diputación Provincial de Cádiz.
- Mariluz Urquijo, J.M. (1981). *Bilbao y Buenos Aires. Proyectos dieciochescos de compañías de comercio*, Universidad Nacional de Buenos Aires, Buenos Aires.
- Martínez Shaw, C y Martínez Torres, J. (Coords.) (2014). *España y Portugal en el mundo (1581-1668)*. Madrid: Ediciones Polifemo.
- Martínez Shaw C. y Olivia Mergar J.M. (Eds.). (2005). *El Sistema Atlántico Español (siglos XVII-XIX)*. Madrid: Marcial Pons Historia
- Mira, G. (1999). La minería de Potosí, las élites locales y la crisis del sistema colonial. En Menegus Bornemann, M. (Coord.), *Dos décadas de investigación en historia económica comparada en América Latina. Homenaje a Carlos Sempat Assadourian*. México: El Colegio de México.

- Moutoukias, Z. (1999). Comercio y producción. En *Nueva Historia de la Nación Argentina*. Academia Nacional de la Historia. 3. Buenos Aires: Planeta.
- Nocetti, O. y Mir, L. (1997). *La disputa por la tierra. Tucumán, Río de la Plata y Chile (1531-1822)*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Pastells, P. R.P. y Mateos F. (cont.) (1946). *Historia de la Compañía de Jesús en la Provincia del Paraguay (Argentina, Paraguay, Uruguay, Perú, Bolivia y Brasil) según los documentos del Archivo General de Indias*, (6). Madrid: Publicada por el Instituto Santo Toribio de Mogrovejo, C. Bermejo impresor.
- Pastells, P. R.P. y Mateos F. (cont.) (1949). *Historia de la Compañía de Jesús en la Provincia del Paraguay (Argentina, Paraguay, Uruguay, Perú, Bolivia y Brasil) según los documentos del Archivo General de Indias*, (7). Madrid: Publicada por el Instituto Santo Toribio de Mogrovejo, C. Bermejo impresor.
- Peralta Ruiz, V. (2004). Un indiano en la corte de Madrid. Dionisio de Alsedo y Herrera y el Memorial informativo del Consulado de Lima (1725). En *Dimensión Antropológica*, 11, (31). México: INAH
- Punta, A. (1997). *Córdoba Borbónica. Persistencias coloniales en tiempos de reforma (1750-1800)*. Córdoba: Universidad Nacional de Córdoba.
- Tarragó, G. (2004). Fundar el linaje, asegurar la descendencia, construir la casa. La Historia de una familia en Indias: los Diez de Andino entre Asunción del Paraguay y Santa Fe de la Vera Cruz (1660-1822). En Imízcoz, J. M. (Dir.) *Casa, Familia y Sociedad (País Vasco, España y América, siglos XV-XIX)* (pp.239-270). Bilbao: Servicio Editorial de la Universidad del País Vasco.
- Tandeter, E. (1992). *Coacción y mercado. La minería de la plata en el Potosí colonial, 1692-1826*. Buenos Aires: Sudamericana.

Tau Anzoategui, V. y Martire, E. (1981). *Manual de Historia de las Instituciones Argentinas*. Buenos Aires: Ediciones Macchi.

Torre Revello, J. (2004). *Crónicas del Buenos Aires Colonial*. Buenos Aires: Taurus