




Los vínculos detrás de la trata de esclavos, el rol del genovés Nicolás Salvago en el proyecto de fortificación en el puerto de Buenos Aires 1629-1651

The links behind the slave trade , the role of the Genoese Nicolás Salvago in the fortification project in the port of Buenos Aires 1629-1651

Nahuel Enrique Cavagnaro
 Universidad Nacional de La Plata, Argentina /
 Università degli studi di Teramo, Italia
 nahuelcavagnaro@gmail.com

 <https://orcid.org/0000-0003-1784-6232>

Cita Sugerida: Cavagnaro, N. E. (2025). Los vínculos detrás de la trata de esclavos, el rol del genovés Nicolás Salvago en el proyecto de fortificación en el puerto de Buenos Aires 1629-1651. *Anuario del Instituto de Historia Argentina*, 25(1), e225.
<https://doi.org/10.24215/2314257Xe225>

Recepción: 22 Noviembre 2024
 Aprobación: 12 Abril 2025
 Publicación: 1 Mayo 2025

Resumen:

El objetivo de este artículo es dar cuenta de los negociados del genovés Nicolás Salvago en Buenos Aires, junto con su interlocución y comunicación con los actores de la corte de Madrid en 1630, y su relación con los resortes de poder colonial. La red de los Salvago operó sin abandonar su centro en Europa, por lo que su empresa requirió de agentes especializados para la trata esclavista y de un contacto constante con las autoridades. Al mismo tiempo se examinará la interpretación que ello encarnaba en el Consejo de Indias y en los funcionarios de la Monarquía Hispánica, como juzgaban el emprendimiento del asiento y sus irregularidades. Al mismo tiempo se analizará las prerrogativas de la concesión y como Salvago intercedió con los funcionarios como en defensa de sus propios intereses.

Palabras clave: Puerto, Licencias de esclavos, Comercio, Crédito.

Abstract:

The objective of this article is to give an account of the negotiations of the Genoese Nicolás Salvago in Buenos Aires, along with his dialogue and communication with the actors of the court of Madrid in 1630, and his relationship with the sources of colonial power. The Salvago network operated without leaving its centre in Europe, so its enterprise required specialized agents for the slave trade and constant contact with the authorities. At the same time, the interpretation that this embodied in the Council of the Indies and in the officials of the Spanish Monarchy will be examined, as they judged the undertaking of the asiento and its irregularities. At the same time, the prerogatives of the concession will be analysed and how Salvago interceded with the officials as if in defence of his own interests.

Keywords: Port, Slave licences, Trade, Credit



Introducción

El rol de los agentes privilegiados de crédito de origen genovés en la economía de la Monarquía Hispánica entre 1528 y 1713, es un aspecto fundamental en la producción historiográfica hispanista, modernista y americanista en las últimas décadas. La importancia y el peso hacendístico del patriciado liguero en el crédito ibérico constituye un prisma para entender el cambio de fisonomía de las contadurías de la Monarquía Hispánica y su proyección a un sistema imperial.

A través del pacto naval, político y financiero de 1528, la consolidación y robustecimiento del capital genovés en los territorios ibéricos se puede observar claramente en los documentos notariales, contables y de alegaciones de derecho. El comercio y la industria eran ámbitos de la economía que los hombres de negocios articulaban en forma conjunta con la actividad crediticia. Muchos de los prestamistas ligures, se ocuparon también de servir en otros sectores estratégicos para el Imperio Habsburgo como el abastecimiento naval, industrial y mercantil. Al respecto, el pacto de galeras y la participación de los genoveses en la escuadra naval de la Monarquía Hispánica ha sido estudiada por Benoit Marecheux.

Un asiento parcial de esclavos para abastecer el Río de La Plata en favor del banquero Nicolás Salvago aparentemente negociado en los márgenes del Consejo de Indias durante el reinado de Felipe IV, tanto por la cantidad de licencias transpuestas como por el lugar que ocupaba Buenos Aires en el entramado comercial, proporciona una de las pautas de la inserción de estos agentes y su importancia en la logística naval y portuaria de las colonias.

Este asiento de esclavos no fue ajeno a la atención de los historiadores, tanto autores europeos como George Scelle (1906), Hugh Thomas (1997) y Enriqueta Vila Villar (1977), como en Argentina de Elena Studer (1958), más recientemente, Martín Wasserman (2018), han mencionado la participación del genovés Nicolás Salvago como una isla dentro del mar de asientos otorgados a portugueses, quienes en el siglo XVII se erigieron como los concesionarios más calificados para el tráfico de licencias ultramarino.

Además, numerosos historiadores hispanistas entre ellos Carlos Álvarez Nogal (1997), Carlos Javier de Carlos Morales (2016), Carmen Sanz Ayán (2015), Manuel Herrero Sánchez (2005) y Yasmina Ben Yessaf Garfía (2022), han profundizado en torno a la relación de los banqueros genoveses en la hacienda de la Monarquía Hispánica y su relación con los entramados de poder real y municipal.

Nicolás Salvago, era el representante de una importante alianza gentilicia dentro de la oligarquía urbana de Génova, conformada por la unión matrimonial entre su padre Enrico Salvago con Livia Doria, hija del dux Nicolás Doria. El albergo de los Doria Lamba estaba compuesto por familias ilustres dentro del patriciado genovés, y se repitieron en las máximas magistraturas de la República de Génova durante fines del siglo XVI y la primera mitad del siglo XVII.

Los Salvago fueron los interlocutores de parte de la nobleza de Génova y sus intereses económicos en los fragmentados territorios del Imperio Habsburgo. Esta red familiar, proyectó a Nicolás Salvago como el intermediario y asociado de los negocios de su padre Enrico, Juan Esteban Doria, su tío electo dux de Génova en 1633 y los de su hermano Carlo Salvago.

El objetivo de este artículo es el de indagar sobre la naturaleza de los asientos, las facultades de las que gozaban los concesionarios y sus prerrogativas, basándonos en la consideración de que Nicolás Salvago llegó a disponer de los medios y de una flota cuya importancia lo condujeron a presentar un proyecto de fortificación del puerto de Buenos Aires. Este aspecto, aún no ha sido profundizado en la historiografía.

El puerto de Buenos Aires como horizonte y proyección

La evolución de los enclaves portuarios tanto en la península itálica como en la ibérica revisten una crucial importancia en el proceso de expansión europeo entre los siglos XV y XVIII. Carlos Martínez Shaw en su trabajo sobre las ciudades marítimas exponía que dichas localidades eran funcionales para conectar diversos entramados industriales, mercantiles y navales. A cada una de ellas correspondía una especificidad,

tanto al ser puertos de paso para la producción de los centros circundantes y distantes, o por que desempeñaban roles de aduana para aquellos productos que provenían de territorios de ultramar (Martínez Shaw, 1997).

De acuerdo con Jaques Heers (1974), Génova vio nacer una clase de empresariado rico dedicado al comercio, la industria y las finanzas. La capacidad del patriciado de la ciudad de comprometer sus patrimonios en empresas de ultramar primero en oriente como luego en el Atlántico, es un tema bien estudiado en la historiografía. Génova también tuvo un rol específico en la construcción de los recursos náuticos con los que se aventurarían tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico (Balard, 2017). Otra particularidad es su conexión y posterior control durante el siglo XVII de las principales ferias de cambio italianas que significaban el acceso a un constante intercambio de recursos, cartas de crédito, convertibilidad y transporte de caudales.

Las ciudades como Cádiz, Sevilla y Lisboa fueron ámbitos en los cuales florecieron las comunidades italianas, portuguesas y flamencas que interactuaban y competían con los mercaderes autóctonos. Al igual que sus pares en el Mediterráneo, estas localidades portuarias se transformaron en verdaderos emporios comerciales a gran escala.

En momentos de florecimiento del intercambio atlántico, las autoridades coloniales ya habían reproducido una red de ciudades en regiones consolidadas por la conquista militar y cercana a las rutas fluviales y marítimas como Veracruz, Cartagena de Indias, Lima y, aunque más marginalmente, Buenos Aires, ciudades que comenzaron a robustecer sus propias instituciones para recibir productos e intercambiar los locales con Europa. Los funcionarios coloniales comprendían la dinámica y utilizaban los resortes institucionales para hacerse escuchar en la corte formando y creando sus propios representantes.

Al mismo tiempo en los enclaves portuarios floreció una serie de agentes mercantiles, aseguradores y cargadores que contribuyeron a fomentar la división del trabajo dentro de la sociedad colonial. Proliferaron también pequeños empresarios textiles y productores de alimentos, además de una capa de oficiales de aduana quienes frecuentemente intercedían entre los capitanes de los navíos y las autoridades locales. En algunos puertos también se instalaron destacamentos militares y hasta se construyeron pequeños fuertes.

A cuarenta años de su segunda fundación, los funcionarios de la ciudad de Buenos Aires se repetían en la petición y la necesidad de poder ingresar por el puerto los productos del comercio con Río de Janeiro y Angola, y no solo estar autorizados a recibir productos desde Sevilla, prácticas que coexistían por fuera del marco legal.

Durante el siglo XVII, el puerto rioplatense se había abierto de manera oscilante sobre todo como amarradero secundario para poder transportar licencias de esclavos, en caso de necesidad de los asentistas. Los concesionarios de la trata despachaban algunos cargamentos, tanto de productos legales como ilegales y de acuerdo con su llegada florecía un mercado que incluía las áreas circundantes y que aglutinaba redes que interconectaban los dispersos espacios entre Buenos Aires y Lima. No solo se proyectaba una economía de puertos fluviales, si no también puntos de intercambio ya sean misiones, campañas o ciudades del interior.

Para 1630, ya operaban en la ciudad de Buenos Aires varios agentes mercantiles portugueses y castellanos que componían una pequeña élite que se relacionaba estrechamente con los funcionarios coloniales.

El fuerte de Buenos Aires bautizado “Don Juan Baltazar de Austria” fue una empresa que se inició en 1595 emplazado y rodeado de un foso en la entrada del Río de la Plata, por el gobernador interino Hernando de Zarate (Trujillo, 2017). Como afirma Carlos Birocco (2015), esta instalación carecía de planificación estructural, construyéndose de manera incompleta y con una artillería de corto alcance y escaso mantenimiento. Si bien fue sufriendo diferentes reformas, éstas parecieron siempre insuficientes ante las demandas de los miembros de la administración colonial.

Desde la consolidación de la gobernación en Buenos Aires en 1617, el proyecto de reforzar el emplazamiento militarizado para que permitiese la entrada y salida segura de las mercancías en el Río de la Plata circuló entre los funcionarios coloniales, de hecho, se completó el perímetro del fuerte con material transportado desde la isla Martín García. A pesar de ello, las autoridades no corregían el estado de vulnerabilidad del puerto, pese a la amenaza de la peligrosa presencia holandesa en Pernambuco. Después

de varios periodos de interinato en la gobernación, en 1624 don Francisco de Céspedes insistió en la necesidad de un cuerpo militarizado pagado por Buenos Aires, e insistir en reforzar y poblar Montevideo.

Paradójicamente, es en 1631, con el gobernador Pedro Esteban Dávila que llega el primer destacamento de veteranos de guerra a Buenos Aires, cuando recién entraba en vigor el asiento de Nicolás Salvago quien, como se verá, no fue un actor pasivo en la planificación del puerto. Una de las primeras medidas, que se tomaron fue rebautizar el fuerte cómo San Baltazar de Austria, y el mismo gobernador ofició como supervisor en las reparaciones que se llevaron a cabo por entonces, aprovechando su pericia militar adquirida en la guerra de los 30 años.

El asiento de esclavos y la problemática del puerto de Buenos Aires

Los vínculos preexistentes entre los genoveses en general y los miembros de la familia Salvago en particular, con los hombres de negocios portugueses, influyeron en las dinámicas operaciones financieras y comerciales que acompañaron a Nicolás durante toda su participación en los territorios ibéricos desde -al menos- mediados de la década de 1620.

Estas relaciones tenían su sustento político en la unión de las coronas ibéricas, así como también en las preexistentes colonias genovesas en Lisboa que se articulaban con Andalucía.

Por su cercanía a la corte, estos actores en recompensa por sus servicios recibían concesiones aprovechando las coyunturas políticas para hacerse de fructíferos emprendimientos. En general, los asientos esclavistas entre fines del siglo XVI y principios XVII, se otorgaban a los concesionarios capaces de proyectar sus ganancias a un negocio sujeto a muchos riesgos. Solo las más lucrativas casas comerciales podían afrontar el precio de las licencias cada vez más alto, coherentes con las necesidades de la Corona y de las colonias.

La empresa esclavista no carecía de la necesidad de esfuerzos políticos, sino que la Corona de Portugal y el rey Felipe II habían generado las condiciones idóneas para que el comercio con los nativos africanos mediante pactos y acuerdos proyectados previa a la unión de las coronas, así como también el servicio de las factorías para que permitieran una rápida operación de compraventa.

En la época en la que se negociaban las licencias de Nicolás Salvago, estaban en vigencia al menos dos asientos paralelos: los de Fernández Delbas, y los de la compañía de Melchor Gómez Ángel. En este caso, el cauce de las licencias del genovés se tramitó, no por la Casa de Contratación, sino directamente por la Corte Real en Madrid, más precisamente otorgadas por el Cardenal Infante don Fernando de Austria, quien contemplaba la posibilidad de enviar esclavos por el puerto de Buenos Aires.

La negociación con el Consejo de Indias databa de 1629, mientras que la logística de los viajes y envíos de los agentes y capitanes de Nicolás Salvago, ya estaban delineados desde 1631. Los envíos iniciales se propusieron para un lapso de cuatro años y medio para las 1500 licencias anuales de las que dispuso el genovés.¹

Por petición de Salvago los capitanes podrían ser de procedencia lusa, castellana y genovesa, aunque la inclusión de los últimos fue un aspecto controvertido en la planificación. También se evaluó el tonelaje de los barcos para que fuesen capaces de fondear los ríos en determinadas estaciones del año, factor que alteraba la capacidad de carga de las que disponían las embarcaciones y los suministros que pudiesen transportar. Salvago requería que los navíos involucrados tuviesen un porte de 200 toneladas, lógicamente con la intención de embarcar la mayor cantidad de tripulación, esclavos y bienes. Los funcionarios reales creyeron más viable asignar embarcaciones de 150 toneladas, y de aumentar la cantidad de viajes de cuatro a ocho.

La capacidad de los Salvago para disponer de una flota, compuesta por navíos arrendados y propios, es un aspecto que acompañó toda la trayectoria del núcleo familiar en los negocios tanto en el Mediterráneo cómo en el Atlántico. No solo los involucraron en el comercio de esclavos, sino también en el de azúcar, palo brasil, armamento y levas de infantería, estos últimos en cercanía al Infante don Fernando. La disponibilidad naval seguía siendo en la década de 1630 uno de los puntos fundamentales de la oscilante, aunque perdurable, alianza entre la República de Génova y la Monarquía Hispánica.

Durante los primeros años de los envíos, las embarcaciones partían desde Sanlúcar de Barrameda y tenían autorización para navegar en los reinos de Castilla y Portugal, así como las Islas de Cabo Verde y Nueva Guinea, facultades que poseían los asentistas de rentas durante la unión de las coronas. Esto involucraba permisos de aduana y contactos con los funcionarios portuarios, para posibilitar las reparaciones e intercambios comerciales.

Los cargamentos eran requisados a la partida de Sanlúcar por jueces y priores de la Casa de Contratación de Sevilla, que en estos casos asumía un rol de control y supervisión. La vigilancia de las autoridades y funcionarios reales era limitada pues los capitanes operaban con libertad y a menudo utilizaban el marco del asiento para realizar sus propios negocios ilícitamente. Las irregularidades cometidas por los tripulantes de las embarcaciones contratadas por Salvago, fueron una constante en toda la gestión del asiento.

El Consejo de Indias, al confirmar a Nicolás Salvago como concesionario avaló que al genovés se les adjudicaran las mismas prerrogativas y ventajas que a un asentista de rentas. En este sentido, se le otorgó un 40% de demasía, es decir una sobrecarga de cantidad de esclavos para reemplazar a aquellos que perecieran en los viajes.

Los esclavos que estuviesen enmarcados dentro de las licencias se venderían en forma libre sin pagar derechos de aduana, mientras que las piezas que se correspondían a la demasía se les asignaría adicionalmente un costo de 40 ducados la licencia y 20 reales por el precio de aduanilla. Tanto la embarcación como la tripulación estaban asegurados, si los capitanes y oficiales de los navíos de procedencia genovesa o extranjera no retornaban de las colonias en el plazo de 4 años y medio se le asignaría una multa de 2000 ducados. El asentista debía hacer uso de estas facultades para hacer que se cumpliera la hipoteca, y afrontar el costo de las sanciones. Por consiguiente, por la pérdida de alguno de los navíos por alguna eventualidad, Salvago podía reclamar que se le tramitase otra embarcación.

Para el transporte de las cartas de pago y metálico por el dinero obtenidos de las piezas, los navíos debían organizarse en forma de convoy, en tanto los pagos pertinentes en la Casa de Contratación, podían ser realizados por cualquier apoderado, tanto al momento de llegada como de partida. Esto se demuestra claramente en la documentación, pues, en el año 1632, trasciende el registro del filibote “El ángel Micael” de Sevilla con rumbo a Buenos Aires. El apoderado para realizar la gestión de la embarcación y de los esclavos a transportar fue Tomás Mañara, frecuente asociado de Juan Esteban Doria, tío y benefactor de Nicolás Salvago, para recoger sus juros por rentas en las salinas de Andalucía. Los Mañara, oriundos de Córcega se establecieron rápidamente como una de las familias más influyentes de Sevilla y de Andalucía, como maestros de la plata y posteriormente como benefactores de Santa Caridad de Sevilla (Villa Villar, 1977). La presencia del capitán del navío Francisco Rodríguez Carnero, se repitió en varias oportunidades como encargado de disponer del cargamento de esclavos y transportarlo de Angola a Buenos Aires.

Sean quantos esta carta de poder vieren como yo Nicolás Salvago residente en la corte: digo que abiendo su Magestad hecho merced al señor don infante cardenal de mil quinietas licencias de esclavos negros para que cualquiera en mi nombre ... doy y otorgo mi poder cumplido el que tengo y de hecho requiere a Tomás Mañara residente en la ciudad de Sevilla para que pueda vender, ceder las dichas licencias...²

El asiento de esclavos constituía una oportunidad que se abría para que diferentes hombres de negocios y elites mercantiles se involucraran tanto para realizar los registros como para organizar el cargamento, además de participar en calidad de arrendadores y aseguradores de viaje. Tomás Mañara era un frecuente asociado a las redes de Juan Esteban Doria, tío de Nicolás Salvago y ambos sostenían una amplia red crediticia en Andalucía.

Otro registro que trasciende es el del navío Santa Trinidad por el cual intercedió el capitán Nicolao Albo para recoger los esclavos en Angola y transportarlos hacia Buenos Aires. Asimismo, 1634 la Urca San Diego, y Nuestra Señora del Rosario que partieron desde Sanlúcar y navegaron por Angola, estuvieron a cargo de los transportes.³ Los registros eran oportunidades para apoderados y testaferros de intervenir en el emprendimiento.

Las malas entradas y el retraso en los tiempos estimados del asiento fueron moneda corriente, a raíz de ello las denuncias de los asentistas Melchor Gómez Ángel y Cristóbal Méndez Sosa contra Nicolás Salvago se repetían. En 1634, se denunció un descamino en Santo Domingo, donde un navío con esclavos había fondeado para reparar una avería, aprovechando para vender todo el cargamento de esclavos y telas provenientes desde Angola. A Salvago se lo penó con una multa de 14200 reales. En 1635, Melchor Gómez Ángel reclamó que un navío de Nicolás Salvago que había despachado y vendido su cargamento en Lima, omitiendo la ruta hacia Buenos Aires.⁴

Estos ilícitos estaban legitimados en las experiencias de todos los asentistas de la época. El puerto de Buenos Aires poseía un amplio historial en el fraude de mercancías y descaminos durante todo el siglo XVII. Los funcionarios reales se repetían en torno a la problemática del puerto colonial en cuanto al contrabando, y temían que se viera frustrada la empresa del Cardenal Infante.

En 1636, ante el vencimiento del plazo estimado, los funcionarios reales optaron por conceder las licencias restantes al portugués Martín Alfonso de Ataíde, hombre de negocios frecuentemente relacionado con el Cardenal Infante don Fernando de Austria, ambos involucrados en asientos de índole militar (Jiménez Estrella, 2012).

Por medio de un giro administrativo, al portugués se le concedieron las licencias que formaban parte del asiento de Salvago y otras como regalías, para que organizara la trata hacia el puerto de Buenos Aires. Paralelamente, Ataíde revendió automáticamente las licencias a Nicolás Salvago, quien por medio de la autorización real nuevamente quedó como concesionario.

En esta segunda etapa de la trata se hace evidente que Nicolás Salvago gozaba de otras prerrogativas en el ámbito del Río de La Plata, así como de una red de contactos ya establecidos en las colonias. Desde 1633, aparece en los registros notariales Horacio Cota como apoderado de Nicolás Salvago en Buenos Aires. Rápidamente Cota, se asoció con uno de los hombres que controlaba el mercado, Pedro de Rojas y Acevedo y comenzó a construir sus propios vínculos basados en el patronazgo y el clientelismo (Wasserman, 2018).

Los Salvago no solo estaban implicados en la trata esclavista, sino que también traficaban entre Río de Janeiro y Europa, con azúcar y palo brasil. Cada uno de sus negociados exigía la comunicación e interlocución, tanto con los funcionarios del Consejo de Indias como de las colonias. En 1637, Nicolás Salvago solicitó que un navío pudiese partir de Río de Janeiro hacia Buenos Aires para que llevase correspondencia, con la advertencia del Consejo de Indias de que incurriría en la pena de descamino si sus oficiales de aduana requisaban otro cargamento.

Los ilícitos y descaminos en la trata esclavista estaban respaldados por los testimonios de los capitanes de los navíos de Salvago, como Diego de Ayala, detenido en Buenos Aires por la tardía llegada de la nave San Miguel, la cual se daba por perdida, con parte del cargamento de esclavos. El capitán alegaba que debió realizar una arribada forzosa en Río de Janeiro. Ante la detención, los ya mencionados Horacio Cota y Pedro de Rojas y Acevedo se presentaron como fiadores para garantizar de que se diesen por “bien navegados los esclavos” ante las autoridades de la hacienda de Buenos Aires. El gobernador Pedro Esteban Dávila también intercedió en el litigio, promoviendo la participación de Rojas y Cota.

El capitán Francisco Rodríguez, también uno de los encargados de transportar esclavos del asiento parcial de Salvago, alegó haber sido capturado por dos años por los holandeses en Pernambuco. Reiteradamente, Cota y Rojas se erigieron como fiadores y abonadores de las licencias permitiendo que se vendieran y se transportaran esclavos a diferentes miembros de la red mercantil que articulaba Buenos Aires y el interior.⁵

Todos estos casos, testifican la continua comunicación que existía entre los agentes de Salvago, Cota y Roxas y los funcionarios del entramado colonial en el puerto de Buenos Aires.

La presencia del genovés en el crédito rioplatense era evidente pues, en 1638, el mercader portugués Amador Baéz de Alpoín, contrajo una obligación con Salvago, por intermedio de Horacio Cota, por 1400 pesos a restituir en el plazo de once meses. Hasta 1639, está demostrada la activa participación del genovés en el ámbito colonial pues Juan de Malaboto fue enviado para recibir una paga de 20.000 pesos por parte de Cota.⁶

Nicolás Salvago gozaba de la misma consideración en la corte en Madrid donde asistía para interceder por los intereses de Juan Esteban Doria y los de sus parientes en Génova.

Cada una de estas negociaciones, estaba respaldada por medio de agentes en la corte en Madrid. Nicolás Salvago tenía frecuentes intercambios con el conde de los Arcos Pedro Laso de la Vega, mayordomo de Felipe IV, con quien negoció una deuda contraída por el duque de Feria con Juan Esteban Doria, su tío. Además, con el secretario del Consejo de Hacienda, Juan Laso de la Vega, para certificar su derecho al mayorazgo de Francisco y Sancho Arias de Quintanadueñas, hidalgos en Burgos, por el impago de un crédito, y por un litigio por la venta de lana con la familia de Nuno Díaz Méndez de Brito, hombre de negocios portugués.⁷

Otro actor de la corte con quien Salvago solía intercambiar propuestas para sus proyectos trasatlánticos fue Lorenzo Ramírez de Prado, en ese entonces miembro del Consejo de Indias. En la Biblioteca Nacional de España, se documenta un claro testimonio en torno a la empresa del genovés en el puerto del Río de La Plata.⁸

... Nicolás Salvago ha propuesto algunos medios de los cuales su majestad podrá sacar lo que importase el gasto para la nueva fortificación de Buenos Aires y la entrada del Río de La Plata, y también ha ofrecido encargarse para ello de proveer cien mil pesos y dar ciertas embarcaciones...⁹

Como señala Arrigo Amadori, estas operaciones coinciden con un cambio de administración a inicios de la gestión de Gaspar de Guzmán, conde duque de Olivares, buscando fomentar la inserción de varias instituciones y procurando eliminar los conflictos jurisdiccionales que obstruían el funcionamiento administrativo. En 1625, se creó la Junta de Competencias y con ella se instauró un sistema poli sinodal, es decir, entidades que velaran por encima de las funciones de los consejos y así evitar las habituales discusiones entre ellos. Es así que varias figuras ocupaban más de un cargo en diferentes consejos (Lorenzo Ramírez simultáneamente ocupaba el Consejo de Cruzadas y el de Indias), lo que facilitaba la articulación con las diversas áreas de gobierno, además de nombrarse comisionados que actuaban como interlocutores de éstas. Lorenzo Ramírez había sido funcionario durante el reinado de Felipe III, y la gestión del duque de Lerma como valido, por lo que Olivares lo reposicionó a la cabeza del Consejo de Indias, pero imbuidos en el nuevo rigor administrativo que emanaba desde la corte (Amadori, 2013).

La presencia de hombres de negocios como Nicolás Salvago, con una comunicación directa, respondía también a una necesidad de ocupar los vacíos administrativos como un intento, poco ortodoxo, para regularizar estas operaciones. La propuesta realizada por el Nicolás Salvago, profundiza el rol de los asentistas y sus privilegios en los territorios coloniales dado que estaba interesado en disponer de mayor influencia en el mercado rioplatense, proteger su valiosa mercancía en competencia con otros traficantes y, por último, se demuestra su capacidad económica para proporcionar navíos y cantidades de dinero para tales emprendimientos.

... no le importa a Nicolás Salvago dos cosas la una que la satisfacción del socorro se saque de una parte que de otra. La segunda, que no le esta bien fundar sobre cimientos que el tiempo y la experiencia los ayan de destruir...¹⁰

Este asunto implicó un verdadero estudio de la situación por parte de la corte y del Consejo de Indias para realizar un juicio certero sobre la experiencia de los negocios del genovés en el Río de La Plata. La oposición al asiento de Salvago se basaba fácticamente en la impresión de que el comercio en el puerto de Buenos Aires constituía "...un desagadero de plata, y de la no quintada que por otro medio no hubiera tenido salida y que para remedio del perjuicio que esto resultaba a la Real Hazienda...", dicha percepción acompañó toda la gestión de las licencias concedidas a Salvago, tal que algunos de los miembros temían que se "viera frustrada la empresa majestad". Por ende, hasta los esclavos concedidos por el Cardenal Infante don Fernando, la Corona optó en mantener cerrado el puerto para evitar la entrada de mercancías no permitidas.

...Yo no niego que si estuviésemos en la puridad de estos terminos que sería de gran inconveniente el que se alega y que se avia de buscar qualquier otro medio que no fuese el propuesto por Nicolás Salvago, pues como este presupuesto padece de un grande engaño el qual el entendimiento no ha

alcanzado y lo ha descubierto la experiencia por ella nos hemos de gobernar, por ser norte seguro de semejantes materias...¹¹

La segunda etapa del asiento de Salvago, fue percibido como un experimento para comprobar si efectivamente se podía regular el contrabando en el puerto de Buenos Aires. Los funcionarios de la corte conocían que la entrada de esclavos abastecía ilegalmente toda una serie de puntos interiores, las provincias de Buenos Aires, Tucumán y Paraguay, donde siempre “se había comerciado contra la prématca y ordenes de su Magestad”. Hasta se admitía la existencia de economías alternativas, pues conocían y avalaban que en las regiones del interior no podían nutrirse de oro y de plata, por lo que se intercambiaban con especies, carne y pan y productos textiles que, en última instancia, se sacaban por el puerto de Buenos Aires, más cercano que el puerto de Lima. Si bien el control de los funcionarios pretendía ser férreo, bajo algunas ventajas del comercio que los miembros del Consejo promovían, se cometían los mayores excesos.

Así la merced otorgada en favor del Infante don Fernando y de Nicolás Salvago, de poder traficar 1500 esclavos por el puerto de Buenos Aires en “ocho embarcaciones tomando registro en Sevilla y con ciertas condiciones favorables para el contratador” fue estimada como una gran concesión por parte de la Monarquía, contra lo que puede pensarse en comparación con otros asientos de la época. De nuevo se admitía que al genovés se le ofrecieron ciertas condiciones que iban desde omitir derechos de aduanilla en el puerto de Buenos Aires, o de impuestos a pagar por la carga de esclavos y exceptuar el registro de estos. Contrariamente a las intenciones de la Corona, Salvago utilizó todas estas prerrogativas para traficar con más esclavos de los permitidos, y sacar mayores ventajas de ser el concesionario legal de la trata.

No obstante, Nicolás Salvago negaba la sobreventa de esclavos, aludiendo a que muchos de los pagos “cuatro registros de los ocho” terminaban en manos de los enemigos.

Al final de la primera etapa, tras cuatro años de iniciada la trata de esclavos hacia Buenos Aires, don Lorenzo Ramírez de Prado, trató con el genovés:

...para que depusiese el venderse algunas licencias testigo de lo que Nicolas Salvago le respondió, que fue preguntarle, si era concesión de su Magestad, o del Gobernador de Buenos Aires que la primera no valía nada y que la segunda se vendía por poco dinero...¹²

A la hora de gestionar las licencias, la comunicación del concesionario, Nicolás Salvago y las autoridades del Consejo de Indias parecían ser periódicas. La practicidad del genovés para interceder en los ámbitos de la corte y la capacidad para defender sus propios intereses detrás del servicio a la entidad regia fueron aspectos que acompañaron toda la trayectoria de Salvago en Madrid. Al mismo tiempo, la intención de un mayor control por parte los miembros del Consejo de Indias y del grupo de funcionarios de la Monarquía Hispánica chocaba con la práctica y autonomía por parte de los actores como Salvago. Si bien los funcionarios estaban informados de las irregularidades, las noticias muchas veces llegaban distorsionadas por el tiempo y la distancia.

De cada 1500 licencias trasladadas por los barcos de Salvago, otros 800 esclavos entraban sin registro. Se denunciaba que, en el año 1637, 1200 esclavos partieron de Angola en tres embarcaciones, todos ellos sin registrar, a un precio mucho más bajo que los transportados legalmente. La información que obtenían los funcionarios del Consejo de Indias provenía de la costa de Brasil, que avisaba de las naves que tenían intención de llevar mercancía a Buenos Aires.

Otras embarcaciones acusaban accidentes, tormentas o averías dejando la mayor parte del cargamento en isletas y llevaban a bordo solo una parte de los esclavos transportados, pues los demás los vendían a mejor precio en otros puertos cuando volvían (Navarrete Peláez, 2007). Dichas estrategias se conocían dado que muchos de los esclavos una vez partido el navío lo denunciaban a los capitanes durante los cambios de guardia. Aquí se observa que muchos africanos se remataban a precios completamente arbitrarios, según la consideración del Consejo de Indias “60 o 70 pesos cada esclavo” por no estar legitimados dentro del asiento.

Si bien Nicolás Salvago tenía la responsabilidad en estos descaminos, era juez y parte de muchos de los mismos a causa de las irregularidades ya mencionadas. Por un lado, se quejaba de las condiciones de la trata

con las autoridades de la corte, mientras que por otro lado sacaba provecho ... “esta es la fiesta de este negocio y con el aparente rigor de la ley se encubre el quebrantamiento de ella”.¹³

Los mismos navíos que transportaban esclavos, volvían a cargarse con cueros y harinas con licencia del gobernador, “con cualquier pretexto”. El gobernador de Buenos Aires aprovechaba también las condiciones de la trata y el caudal de los navíos amarrados para poder despachar sus principales productos en el comercio atlántico, ya que muchos de estos cargamentos se vendían en las mismas rutas predestinadas de regreso. Las autoridades del Consejo de Indias conocían de estas prácticas.

Por ende, a la hora de presentar un proyecto para la construcción de un fuerte y vigilar el puerto de Buenos Aires, la propuesta de Nicolás Salvago fue respondida con toda una evaluación de las condiciones del mercado colonial rioplatense y de las prácticas legales e ilegales que se detallaban.

...Y así se concluye con la proposición hecha que por los arbitrios dados por Nicolao Salvago no se libertara más dicho puerto sino que será necesario reprimir más los descaminos para que dichas concesiones tengan salida y el valor necesario para su consumo, conforme al presupuesto de Nicolao Salvago y a lo por el capitulado y esta no es empresa de poca dificultad atento a la larga y natural disolución en que ha vivido y viven dichos pueblos. El principal arbitrio en que se funda Nicolao Salvago es en coger algún descamino, executando esto con todo rigor para que escarmienten los demás...¹⁴

De nuevo se señala a Nicolás Salvago no solo como responsable del asiento, sino de regular y denunciar la entrada y salida de mercancías ilegales. La figura del asentista se percibía, en este caso, con facultades para reprimir el contrabando. Por otras fuentes se conoce que Salvago, no solo se beneficiaba de otros canales de tráfico, sino que además utilizaba rutas alternativas para despachar esclavos fuera de los términos acordados. Los funcionarios de autorizar la construcción de un fuerte avalarían un instrumento más en favor del dominio del genovés en el tráfico legal, lo que posibilitaba la represión sobre sus competidores.

Al unísono, los funcionarios del Consejo de Indias admitían que no era posible restringir por completo la entrada de mercancías por el puerto de Buenos Aires, pues de él dependía la subsistencia de muchas regiones del interior. Las autoridades se conformaban con reforzar los rigores para vigilar y penar las mercancías prohibidas.

El Consejo de Estado, en torno al proyecto de fortificación del puerto de Buenos Aires

El 13 de diciembre de 1639, la muerte de Nicolás Salvago, alteraría el curso del asiento y de la planificación de las licencias. Su apoderado y heredero, su hermano Carlo Salvago, agotaría todas las instancias para la reanudación del asiento y para cobrar las sumas pendientes del negocio de su hermano. Hasta 1651, se contempló en las esferas de la corte reanudar la concreción de las licencias pendientes, pero el cambio en la política de la Monarquía Hispánica por la separación y guerra con Portugal alteró la visión de las relaciones mercantiles de la Corona. El propio Carlo Salvago, fue un activo colaborador financiero y defensor de la causa hispanista dentro de Génova.¹⁵

No obstante, el ofrecimiento realizado por Nicolás Salvago se estudió dentro de la corte real, incluso se tramitó por parte del Consejo de Indias para que el Consejo de Estado votase y expusiese “lo resuelto por su Magestad para el asunto de fortificación del puerto de Buenos Aires”.¹⁶

Así los miembros del Consejo de Estado, que formaba parte de la resolución de los asuntos de política exterior, emitieron su veredicto en torno a Buenos Aires: El cardenal Gaspar de Borja y Velasco, quien había ocupado los cargos de embajador en la Santa Sede y virrey en Nápoles, exponía: “Por la seguridad de Buenos ayres uno de los asuntos más importantes en que hoy se debe atender por los accidentes de Portugal y otros pueden suceder”.

La política exterior poseía una clara influencia en la gestión de las concesiones del rey y ello impactaba directamente en las decisiones que se tomaban para la seguridad de los puertos coloniales. La guerra con Portugal en 1641 y la guerra en los Países Bajos suponía una clara amenaza para la subsistencia de los puertos como Buenos Aires.

Borja solicitaba que se le procurasen al gobernador de Buenos Aires las armas y municiones que se habían pedido, “En quanto al asiento de Salbago por haber muerto parece que ha cesado y se podría usar de otros medios, pues de los que se proponían resultaron inconvenientes”. Sobre la fortificación de Buenos Aires añadía: “...la tiene por conveniente porque habiéndolo juzgado por tal la Junta del Consejo de Indias en tiempos en que no había alteraciones de Portugal, ahora que las hay parece que se necesita de ellas”.

La guerra por la rebelión de los Braganza y la separación del reino de Portugal fue un factor determinante que abriría un periodo de inestabilidad en los territorios de los Habsburgo tanto en Europa como en América. La presencia de corsarios procedentes de los países bajos en Pernambuco ya había sido objeto de inquietud durante el asiento de Nicolás Salvago, preocupación que se expandiría pues la presencia portuguesa era aún más frecuente en las cercanías de Buenos Aires.

El objetivo de una parte del Consejo de Estado consistía en disponer de nuevos recursos que permitiesen asegurar el abastecimiento, seguridad y la navegación de las flotas que atravesaban el Atlántico y para que “no se extravíe plata”. Por otro lado, el cardenal Borja, abogaba por instaurar un tribunal del Santo Oficio en la fortificación de Buenos Aires, para que se reprima las entradas de los portugueses. Esto implicaba robustecer la comunicación con el obispado y Santo Oficio de Lima para solventar el problema logístico de poseer tribunales tan distantes.

Así se demostraba que la pretensión de asegurar Buenos Aires no solo significaba una cuestión política y económica sino también se aprovechaba para proyectar ambiciones de órdenes religiosas, avaladas tanto por la monarquía como por la Santa Sede en Roma.

El arzobispo e inquisidor general Antonio de Sotomayor, apoyaba deliberadamente al cardenal Borja para asegurar un paso franco, que posibilite facilitar la navegación de las aguas cercanas a la costa de Brasil y la entrada al puerto del Río de la Plata. Además, apoyaba la idea de instalar un tribunal del Santo Oficio en Buenos Aires, cuestión que se había tratado en el Consejo de Estado en varias oportunidades y que nunca había tenido el apoyo de los demás miembros del Consejo. Lógicamente, la pretensión de los eclesiásticos era la de fortalecer su presencia y arbitrio en el Río de la Plata.

Al marqués de Santa Cruz, le parecía que, habiéndose tratado la fortificación del puerto de Buenos Aires en tiempos previos a la separación de Portugal, ahora se tornaba mucho más necesaria para vigilar la entrada y salida de los navíos portugueses. Si bien no estaba en contra de la instalación de un tribunal del Santo Oficio en Buenos Aires, abogaba que se hiciese con el menor gasto posible, o proponía a algún “...canónigo de dignidad en la Iglesia de Buenos Aires y que se podría hechar mano de el...”.

Dichas posiciones solían ser encontradas, pues muchos de los nobles que abogaban en el Consejo de Estado, emitían su posición de acuerdo con las coyunturas políticas y sus intereses particulares.

El marqués de Mirabel, Antonio Dávila y Zúñiga, a diferencia de los testimonios anteriores, sostenía que la petición de fortificación de Buenos Aires y el diseño del puerto eran problemas controvertidos en la corte y en los consejos de Estado y de Indias,

conformándose con los que votan la fortificación... aconsejando la importancia de conservar dicho puerto y sirviéndose vuestra Magestad de resolverlo le pareció mandar a Don Lorenzo Ramírez para conseguirlo y que de los medios que se le concedieron a Nicolás Salvago vea el consejo si hay algunos que se pueda producir provecho sin considerarlos inconvenientes.¹⁷

En el testimonio del marqués de Mirabel, se recogía explícitamente el ofrecimiento del genovés Nicolás Salvago para proteger el puerto del Río de La Plata y sus interlocuciones con Lorenzo Ramírez de Prado. Esto marca el conocimiento que tenían los miembros del círculo real de los servicios prestados por los asentistas como Nicolás Salvago, a qué territorios del Imperio estaban destinados los negocios propuestos, los problemas que se planteaban en la logística y organización de los mismos, así como de los actores involucrados.

Sobre el tribunal de la Inquisición el marqués de Mirabel observaba que ello no tenía relación con la consulta del Consejo de Indias y por ello se abstuvo de votar a favor en las reuniones del Consejo.

El cardenal Agustín Spínola, hijo de Ambrosio Spínola, presente en el Consejo del Estado, avalaba la necesidad de fortificación del puerto de Buenos Aires y agregaba la necesidad de formar una junta conformada por miembros del Consejo de Indias y de personas idóneas para evaluar el terreno, las

condiciones de las tierras del puerto a fortificar, así como “buscar hacer dinero para esto”.¹⁸ Respecto a instalar un tribunal del Santo Oficio prefería posponer la votación hasta una vez emplazada la fortificación.

Pedro Pacheco Guevara, el marqués de Castrofuerte, alegaba que “no recordaba lo que se había votado en la junta” y que en su momento se negó a la fortificación, pero que ahora tenía más razón de ser que nunca “considerando cuan estado diferente tienen las cosas”¹⁹.

Todos estos testimonios asumían que la fortificación por la cuestión de la guerra con Portugal era necesaria, no obstante, la opinión del Consejo de Estado no bastaba para generar recursos que posibilitaran la construcción o la reconstrucción de un fuerte. Imperaba un desfase entre la práctica política y económica y las intenciones de los miembros de la corte por la falta de recursos económicos capaces de afrontar tal empresa.

A pesar de ello, el proyecto de construcción del fuerte de Buenos Aires tendría diferentes planteamientos en la política de la monarquía castellana, avalados por varios hombres de negocios que prometerían recursos y dinero para tal empresa. La Real Caja de Potosí, bajo un sistema de erogaciones subsidiadas denominadas “situados”, permitió que los costos defensivos de la economía indiana fueran asumidos por las propias colonias. Aun así, la distribución no bastaba. Hacia 1638, se denunciaba que no se disponía de artillería en condiciones útiles, y toda la que llegaba desde Europa no alcanzaba a paliar la situación. Recién en 1662, se intentaría una renovación bajo la gobernación de José Martínez de Salazar (Birocco, 2015; Trujillo, 2017).

El interés por financiar una fortificación en el puerto de Buenos Aires estaba alineada a las intenciones políticas de los funcionarios reales para proteger la navegación por el Río de La Plata. La presencia holandesa en Pernambuco y la piratería en el Atlántico habían sido factores decisivos para la consignación de las licencias de esclavos en favor Nicolás Salvago. La guerra con Portugal en 1641 agudizaría la pretensión de control por los miembros del Consejo de Estado de la Monarquía Hispánica.

Por otro lado, la perdurabilidad en las intenciones de los Salvago en cuanto a renovar aquellas licencias de esclavos que pudiesen hacerse vigentes no se abandonaría definitivamente hasta 1651, bajo los diferentes impulsos de Carlo Salvago.

La presencia e influencia de este grupo de genoveses en la corte adquiriría nuevo vigor por una serie de poderes y autorizaciones notariales que emanarían desde Génova, para otro miembro de la familia en la corte, Domingo Grillo (sobrino de Carlo y Nicolás) quien en diferentes oportunidades utilizó dichos instrumentos para cobrar rentas y juros pendientes que usufructuaría en favor de los Salvago. Grillo, simultáneamente, se erigiría como nuevo asentista de esclavos en 1661 reabasteciendo la trata a gran escala para la zona del Caribe (García Montón, 2021).

Consideraciones finales

Los negocios de Nicolás Salvago en la corte del rey abarcarían no solo la trata esclavista, sino también los negocios financieros y la representación de los intereses de toda una red de acreedores privilegiados de crédito. La cercanía y la interlocución con miembros de la alta nobleza ibérica le servían para interceder en favor de sus negocios de ser necesario y hacer oír su voz en los asuntos del comercio atlántico.

El asiento de esclavos a Buenos Aires constituyó una doble oportunidad para comprobar si era posible regular la entrada y salida de mercancías por el puerto del Río de La Plata, abastecer por un camino alternativo Lima y Potosí y, al unísono, burlar la congestionada ruta del Caribe a causa de la guerra de los 30 años. No se debe obviar el carácter particular de las licencias al provenir del Cardenal Infante don Fernando de Austria, hermano del rey y encargado de varias provisiones militares.

En cambio, los consejeros de Indias observaban con desconfianza tanto los negociados del genovés (coincidente con una generalizada visión peyorativa acerca de las actividades de los ligures reflejada en la literatura del tiempo) como a la irregularidad de la trata en el puerto de Buenos Aires, cuya imagen del mismo es sintetizada con una metáfora rotunda como “un desaguadero de plata”.²⁰

Bajo la concesión del asiento se puede observar todo un entramado de poder, tanto político como económico y varias de las prerrogativas de las que gozaban los asentistas que eran condición de su posición

privilegiada. Entre ellas, poseer la capacidad de negociar con las altas esferas y posibilitar la integración de otras elites mercantiles para que algunos de sus miembros se incorporaran a la red como apoderados, testaferros e inversores, como claramente se puede apreciar en el caso de los Mañara.

En este sentido, el asiento fue la piedra angular de una serie de interacciones económico- políticas que volcaron la atención de varios miembros de la corte hacia la situación militar precaria del puerto de Buenos Aires como posible base para nuevas expansiones.

El ofrecimiento a financiar la fortificación del dicho puerto refleja el rol activo del concesionario, en este caso Nicolás Salvago, tanto en el diálogo con las autoridades reales y las coloniales como en la construcción del espacio colonial. Así el genovés era capaz de denunciar e incluso disponer de medios oficiales para normalizar la trata. Este rol del hombre de negocios no parece ser tan notorio en Europa como en las colonias, donde lo precario del control, en aquellos puntos lejanos a los centros de poder, les permitía obtener algunas ventajas.

El interés de los funcionarios reales y los miembros del Consejo de Indias residía en revelar que Salvago tenía interés en financiar la fortificación del puerto para robustecer sus propios negociados, pero a la vez, los asesores de la monarquía pretendían ejercer un dominio sobre dicho espacio por razones geoestratégicas y políticas. Las sospechas del Consejo de no poder controlar a Nicolás Salvago como asentista, no obstaculizaba que fuera una idea que pretendía ampliar el control real sobre el entramado portuario en el Río de la Plata.

Es evidente que Salvago se benefició tanto del contrabando, como de las prerrogativas de ser concesionario legal a la vez que sufrió pérdidas por los riesgos de la propia irregularidad de la trata y de los descaminos descubiertos o denunciados por sus competidores. El ofrecimiento de proponer y financiar un enclave fortificado revitalizaría y ampliaría su participación crediticia en el mercado colonial, donde disponía de factores y deudores y un punto de referencia a partir del cual reproducir nuevas lealtades por intermedio de sus conexiones.

Todo agente que se posicionaba para ser asentista de esclavos debía gozar previamente de una cómoda posición económica que le permitiera aventurarse en este tipo de empresas a grandes distancias, en la cual se sometía a riesgos. Pero en este caso, Cota contaba con el respaldo político pues obraba en cercanía a hombres cercanos al círculo regio.

Paralelamente, bajo las relaciones políticas que existían en el origen del acuerdo para enviar esclavos a Buenos Aires, se aglutinaba toda una serie de vínculos sociales, culturales y económicos entre los capitanes, la tripulación, otros agentes apoderados para ejecutar los registros en ciudades y las factorías en Angola, ya predisuestas para la trata, los testaferros en el puerto de Buenos Aires y los mercaderes involucrados en el traslado de las piezas de indias en ciudades del interior.

Referencias bibliográficas

- Álvarez Nogal, C. (1997). *Los banqueros de Felipe IV y los metales preciosos americanos: 1621-1665*. Banco de España, Servicio de Estudios.
- Amadori, A. (2013). *Negociando la obediencia. Gestión y reforma de los virreinos americanos en tiempos del conde duque de Olivares (1621-1643)*. Sevilla, Consejo Superior de investigaciones científicas, Universidad de Sevilla.
- Balard, M. (2017). *Gènes et la mer* (Vol. 3). Génova: Società ligure di storia patria.
- Ben Yessef Garfia, Y. (2022). *Los Serra entre la República de Génova y la Monarquía Hispánica: servicio, redes y espacios de identidad (1576-1650)*. Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- Birocco, C. M. (2015). *La élite de poder en Buenos Aires colonial: Cabildo y cabildantes entre los Habsburgos y los Borbones (1690-1726)* [Doctoral dissertation]. Universidad Nacional de La Plata.
- De Studer, E. F. (1958). *La trata de negros en el Río de la Plata durante el siglo XVIII*. Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, Instituto Ravignani.

- de Carlos Morales, C. J. (2016). El precio del dinero dinástico: endeudamiento y crisis financieras en la España de los Austrias, 1557-1647. Vol. 1. *Estudios de historia económica*, (70), 1-228.
- García Montón, A. (2021). *Genoese Entrepreneurship and the Asiento Slave Trade, 1650–1700*. New York, Routledge.
- Heers, J. (1974). *Le clan familial au Moyen Age*. Paris, Press Universitaires de France.
- Herrero Sánchez, M. (2005). La quiebra del sistema hispano-genovés (1627-1700). Madrid, *Hispania, Revista Española de historia*, 65, 115-151.
- Jiménez Estrella, A. (2012). Servir al rey, recibir mercedes, asentistas militares y reclutadores portugueses al servicio de Felipe IV antes de la guerra de restauración. En R. Stumpf y N. Chaturvedula (orgs.), *Cargos e oficios nas monarquias ibéricas: provimento, controlo e venalidade (séculos XVII-XVIII)* (pp. 239-268). Cham.
- Maréchaux, B. (2017). *Instituciones navales y finanzas internacionales en el Mediterráneo de la época moderna. Los asentistas de galeras genoveses al servicio de la Monarquía Hispánica (1500-1650)*. Universidad Carlos III.
- Martínez Shaw, C. (1997). *La ciudad y el mar: la ciudad marítima y sus funciones en el Antiguo Régimen*. Manuscrits.
- Moutoukias, Z. (1988). *Contrabando y control colonial en el siglo XVII: Buenos Aires, el Atlántico y el espacio peruano*. Centro Editor de América Latina.
- Navarrete Peláez, M. C. (2007). De las “malas entradas” y las estrategias del “buen pasaje”: el contrabando de esclavos en el Caribe neogranadino, 1550-1690. *Historia Crítica*, (34), 159-183.
- Sans Ayán, C. (2015). *Octavio Centurión: un banquero en el siglo de Oro*. La Esfera de los Libros.
- Scelle, G. (1906). *La traite négrière aux Indes de Castille*. École du Paris.
- Thomas, H. (1997). *La trata de esclavos, historia del tráfico de seres humanos 1440-1870*. Editorial Planeta.
- Trujillo, O. J. (2017). Los Habsburgo en el Río de la Plata: Gobernadores de capa y espada en el Buenos Aires colonial temprano. La Plata: *Anuario del Instituto de Historia Argentina*, Universidad Nacional de La Plata.
- Vila Vilar, E. (1991). *Los Corzo y los Mañara: tipos y arquetipos del mercader con Indias*. Editorial de la Universidad de Sevilla.
- Villa Villar, E. (1977) *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*. Escuela de Estudios Latinoamericanos.
- Wasserman, M. L. (2018) *Las obligaciones fundamentales. Crédito y consolidación económica durante el surgimiento de Buenos Aires*. Instituto Ravignani, Editorial Prometeo.
- Wasserman, M. L. (2013). Círculos sociales, contextos normativos y crédito: Buenos Aires, siglo XVII. Ciudad de México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora: *Revista América Latina en la Historia Económica*, 20(1), 35-77.

Notas

- 1 Archivo General de Indias, en adelante AGI, Indiferente General, Legajo 2796. Asientos de esclavos a Nicolás Salvago 29/3/1629.
- 2 Archivo General de Indias, Contratación legajo 2890, número 5 Registro del navío Ángel Micael, poder a Tomás Mañara.
- 3 Archivo General de Indias, AGI, Contratación legajo 2924 número 2.
- 4 Archivo General AGI, Indiferente General legajo 2767 f 264v 265r, petición del asentista de renta Melchor Gómez Ángel 29/4/1634
- 5 Archivo General de la Nación, AGN, Sala IX, sección de Escribanías Antiguas, Tomo 24, 48-4-1, ff. 177r-183r-, testimonio de Francisco Rodríguez Carnero 20/04/1638.
- 6 AGN, Sala IX, sección de Escribanías Antiguas, Tomo 24, 48-4-1, ff. 713r-716r, 06/08/1639.
- 7 Archivo de Estado de Génova, ASG, Notai Antichi, legajo 6542 deuda del duque de Feria con Juan Esteban Doria 22/11/1637. Biblioteca Nacional de España, BNE legajo 339110 pleito de Nicolás Salvago y Francisco Arias 29/8/1629. Archivo General de Simancas, Contadurías legajo 47198 folio 248.
- 8 Lorenzo Ramírez de Prado (1583-1658). Humanista y cortesano al servicio de Felipe III y Felipe IV. Ocupó diversos cargos en el Consejo de Castilla, Consejo Real de Hacienda y Consejo de Indias. Intelectual y dueño de una de las colecciones bibliográficas más importantes en el siglo de Oro, por su afinidad política al conde duque de Olivares, Gaspar de Guzmán, fue un hombre de referencia en su época ocupándose de diversos ámbitos políticos y culturales.
- 9 Biblioteca Nacional de España Versículo 27/39, compilación del Consejo de Indias sobre la gestión asiento de Nicolao Salvago hasta 1637 y su propuesta de fortificar el puerto de Buenos Aires.
- 10 Biblioteca Nacional de España Versículo 27/39, compilación del Consejo de Indias sobre la gestión asiento de Nicolao Salvago hasta 1637 y su propuesta de fortificar el puerto de Buenos Aires.
- 11 Biblioteca Nacional de España Versículo 27/39, compilación del Consejo de Indias sobre la gestión asiento de Nicolao Salvago hasta 1637 y su propuesta de fortificar el puerto de Buenos Aires.
- 12 Biblioteca Nacional de España Versículo 27/39, compilación del Consejo de Indias sobre la gestión asiento de Nicolao Salvago hasta 1637 y su propuesta de fortificar el puerto de Buenos Aires.
- 13 Biblioteca Nacional de España VE 2979
- 14 Biblioteca Nacional de España VE 2979
- 15 AGI, Indiferente General legajo 2796, Real Cédula y recopilación de las licencias de Nicolás Salvago, y veredicto a la petición de Carlo Salvago 26/8/1651. ASG, Notai Antichi, legajo 6546, poder de Carlo Salvago a Domingo Grillo para recibir rentas parte de la herencia de su hermano Nicolás Salvago. 23/12/1658.
- 16 Archivo General de Simancas, AGS, Consejo de Estado, legajo 2665, actas del Consejo de Estado 23/2/1641.
- 17 AGS, Consejo de Estado, legajo 2665, actas del Consejo de Estado 23/2/1641, s/f.
- 18 AGS, Consejo de Estado, legajo 2665, actas del Consejo de Estado 23/2/1641, s/f.
- 19 AGS, Consejo de Estado, legajo 2665, actas del Consejo de Estado 23/2/1641, s/f.
- 20 Véase páginas 13 y 9.