

## **El Callao, Arica y Valdivia en la estrategia defensiva del Marqués de Mancera, virrey del Perú (1639-1648)**

**Callao, Arica, and Valdivia in the defensive strategy of the Marquis of Mancera, viceroy of Peru (1639-1648)**

Correa, Marcelo P.

Universidad Nacional de Salta , Instituto de Investigación en Ciencias Sociales y Humanidades, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Argentina

Universidad Católica de Salta, Argentina

correamarcelo@hum.unsa.edu.ar

 <https://orcid.org/0000-0003-0407-9900>

### **Resumen**

El objetivo del presente artículo es reconstruir el proceso de conformación de un sistema defensivo para la costa occidental del Perú, en tiempos del virrey marqués de Mancera (1639-1648). Versa sobre la instalación y reconstrucción de infraestructuras portuarias en el Callao, Arica y Valdivia, y explica la estrategia archipelágica que se delineó para mitigar el condicionamiento de la gran extensión del litoral que se encontraba bajo jurisdicción peruana. Paralelamente, se analiza la confluencia de coyunturas y agentes en los tres nodos defensivos, para elucidar prácticas de gobierno determinadas por la configuración espacial de los territorios que integraban el Perú de la Monarquía Hispánica.

**Palabras clave:** Perú, Callao, Arica, Valdivia, Mancera.

## Abstract

The objective of this article is to reconstruct the process of formation of a defensive system for the western coast of Peru, during the times of the viceroy marquis of Mancera (1639-1648). Tells about the installation and reconstruction of port infrastructure in Callao, Arica and Valdivia, and explains the archipelagic strategy that was outlined to mitigate the conditioning of the large extension of the coastline that was under Peruvian jurisdiction. Both the confluence of situations and agents in the three defensive nodes is analysed to elucidate government practices determined by the spatial configuration of the territories integrated under the Peru of the Hispanic Monarchy.

**Keywords:** Peru, Callao, Arica, Valdivia, Mancera.

**Recibido:** 13 de enero de 2024 - **Aceptado:** 31 de julio de 2024

## 1. Introducción

Cuando Felipe IV llegó al trono, sus equipos de gobierno seguían una política centrada en la reputación y la reforma de la Monarquía. Entre otras consecuencias particulares, este diseño de las relaciones exteriores implicó la reanudación del conflicto con las Provincias Unidas cuyos líderes contaban además con la poderosa Compañía Holandesa de las Indias Occidentales, misma que combinaba ataques militares con estrategias comerciales con el

fin de alcanzar el dominio del Atlántico. De hecho, durante la ocupación de Pernambuco en el Brasil portugués lograron controlar el 60% del comercio de azúcar hacia Europa. Como bien ha señalado Arrigo Amadori, el escenario geográfico de principios del siglo XVII en América iba camino a una «internacionalización», particularmente el conflicto con los holandeses, que afectó el control de los Océanos Atlántico y Pacífico reactivando una vieja iniciativa de los virreyes peruanos

por la defensa de los puertos occidentales de la monarquía (Amadori, 2013: 379-381).

El gran proyecto de la época del conde de Chinchón fue la renovación y fortalecimiento de la Armada de la Mar del Sur, un instrumento de control de las costas del Pacífico del Imperio español creadas para patrullar la comunicación entre los puertos que se vinculaban a la carrera de Indias. No obstante, el esfuerzo defensivo impulsado por Chinchón alcanzó a terminarse al culminar su mandato (Amadori, 2013: 400). Los aspectos físicos de la defensa se habían iniciado con el cercamiento del Callao con parapetos y estructuras de adobe como respuesta al peligro que significaban los holandeses instalados en Pernambuco y el descubrimiento del Estrecho de Lemaire. La coyuntura era efectivamente alarmante para el Perú dada la posibilidad de los ataques del Pacífico. Los holandeses se habían hecho con un importante centro logístico y de abastecimiento en Pernambuco, resolviendo con ello gran parte de los problemas que solían tener al cruzar el Atlántico (Bradley, 2009: 78-79).

Además, el reino del Perú se veía amenazado desde el sur ya que el estrecho de Magallanes era una vía expuesta al ataque de los holandeses quienes tomaron el puerto de Valdivia, en el actual Chile, en el año 1643. Son estas las causas directas que llevaron a la condensación de una idea generalizada de inseguridad en la cara imperial del Pacífico, donde se mezclaban una costa plagada de accidentes geográficos capaces de contener un ataque enemigo y un sistema defensivo que, en principio, parecía abandonado por las autoridades virreinales al momento de iniciarse el virreinato del marqués de Mancera, don Pedro de Toledo y Leiva en 1639. El sur de Chile había sido el escenario de sangrientos enfrentamientos con los mapuches, originando el gran alzamiento de 1598. El alzamiento general había generado una importante sensación de vulnerabilidad en el sur de Chile cuya importancia geoestratégica se destacaba por su condición de defensa del Perú (Contreras Cruces, 2021: 168).

El marqués de la Mancera fue el primer virrey nombrado durante la presidencia del II conde de Castrillo en el Consejo de Indias (Correa, 2022: 134). Su relación de parentesco se había

establecido por vía de la condesa María González de Avellaneda y Leyva, quien poseía el título de Castrillo y ennobleció al ministro de Felipe IV como su consorte (Varrón, 1655). Contaba por entonces con un importante apoyo en la Corte de Madrid, pero, sobre todo, con información relevante acerca de cómo gobernar el Perú. Don Pedro de Toledo llegó a un Perú que contaba con una larga tradición defensiva, inaugurada con el ataque inglés de sir Francis Drake y continuada por los holandeses en el Pacífico. Dadas las incursiones recientes al Callao y los intentos fallidos por atacar la costa del Perú, dicha tradición se cruzaba con la experiencia militar del novel virrey. A grandes rasgos, la revisión de los fondos de la sección Lima del Archivo General de Indias correspondientes al período de Mancera, hacen perceptible tres líneas de acción de gobierno: la primera de ellas, relativa a la recuperación de la producción argentífera de Potosí y todo lo que ello implicaba, la segunda, vinculada a la coyuntura de la rebelión de Portugal de 1640 y, la tercera, pero no menos importante, a la defensa de la costa del Pacífico.

Pedro de Toledo y Leyva había pasado por una estancia de ocho años como gobernador y

capitán general del Reino de Galicia; un detalle no menor, en virtud de que era una región profundamente atravesada por su vínculo con la armada de la monarquía. La geografía de la zona galaica había favorecido el desarrollo de la actividad naval, contaba con un extenso y discontinuo litoral que permitía la formación de pequeños puertos y refugios naturales. Además, estaba ubicada en la ruta que iba hacia Inglaterra y hacia Flandes, esa posición, más la unión con Portugal de 1580, le valieron el establecimiento de guarniciones permanentes. Las ciudades de Bayona y La Coruña fueron los dos principales centros militares, sobre todo el primero, ya que fue la sede del gobernador y capitán general y de la Real Audiencia. Para la década de 1630, período de gobierno de Toledo y Leyva, la contribución de Galicia fue fundamental para la acogida y formación de las Armadas Reales, y La Coruña fue el puerto de partida de las flotas con destino a Flandes. Este protagonismo implicaba una mejor organización, ya que era un nodo de conexión, pero también un sensible punto de ataque de los enemigos (Saavedra Vázquez, 2003: 28-30; 2006: 56-61). La longitud de la costa gallega difería ampliamente de la peruana,

pero aquella experiencia «de vista», es decir aquella obtenida *in situ*, en la formulación de una estrategia defensiva portuaria resultaría sumamente valiosa.

Llegado al Perú en 1639, el marqués de Mancera se encontró con la costa del océano Pacífico cuyas dimensiones superaban exponencialmente a las de Galicia. El Pacífico baña unos 15.000 kilómetros de litoral americano entre el mar de Bering en el norte y el mar de Ross en el antártico sur. Gran parte de esa costa pertenecía a la jurisdicción del Perú en los siglos XVI y XVII. Las actuales costas de Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú y Chile debían ser gobernadas, gestionadas y protegidas por los virreyes del Perú. De norte a sur, la Corona mantenía una cadena de puertos fortificados: Guayaquil, Payta, Trujillo, El Callao, Arica, Cobija, Valparaíso, Concepción, La Serena, Valdivia y Chiloé (Calderón Quijano, 1996: 432-433). Algunos de esos puertos, los involucrados en el transporte de azogues y remesas en metálico, recibían protección de la armada de la Mar del Sur puesta en funcionamiento a finales del siglo XVI y renovada el siglo XVII, como respuesta a los ataques de

Drake (Amadori, 2013: 396). Los ataques en el Pacífico al Callao y Guayaquil afectaron el funcionamiento de la antigua armada y promovieron un proyecto de renovación de la misma llevada a cabo por el virrey conde de Chinchón y que alcanzó su esplendor con el marqués de Mancera, sobre todo al momento de la expulsión de los holandeses de Valdivia en 1644. Dichos proyectos se acompañaron de un conjunto de construcciones, renovaciones y agregados estructurales del sistema defensivo, especialmente en el Callao, pero también en otras plazas (Amadori, 2013: 399-403).

En este escrito analizaremos los proyectos de fortificación y fortalecimiento defensivo de tres puntos clave de la costa Pacífica del Perú: el Callao, Arica y Valdivia. Los documentos del Archivo General de Indias muestran una especial preocupación por estos tres puntos de la geografía. Por lo tanto, sostenemos la hipótesis del establecimiento de un archipiélago defensivo en una larga costa que, tras los ataques ingleses, holandeses y franceses, se percibía como un mar en sí misma. Es probable que la extensión de la costa haya obligado al virrey Mancera a pensar el establecimiento

de nodos estratégicos para la defensa de la cara occidental de su territorio. Las llaves y nodos eran una estrategia que, a nivel monárquico, se utilizaba ampliamente. Sucedió en las islas del Caribe, especialmente en Santo Domingo, Santiago de Cuba y Buenos Aires, en las posesiones italianas Sicilia y los Presidios de la Toscana, entre otros nodos estratégicos (Entre otros D'Onofrio, 2019: 39-46).

## 2. De norte a sur: los puertos del Perú

La fundación de la ciudad de Lima y la creación del puerto del Callao correspondieron a un proceso de desestructuración del sistema de organización económica del Imperio inca y probablemente anterior a ello. La centralidad del Cuzco implicaba la posibilidad de recuperar el poderío de los rebeldes enfrentados a la facción que apoyó Pizarro al momento de conquistar el Tahuantinsuyo. Por ello, y a diferencia de la Nueva España, el Perú se enfrentó a una diarquía urbana como forma de ejercicio del gobierno (Mazín, 2007: 53-58).

No sólo esta novedad traída por la conquista daba forma a la importancia de la Ciudad

de los Reyes, también el sistema incaico de pisos ecológicos perfectamente estudiado por el arqueólogo John Murra demuestra que en realidad los circuitos comerciales del antiguo reino del Sol correspondían a cierta determinación ecológica y a las posibilidades de diversificar la dieta y el mercado de sus pobladores utilizando la variabilidad de alturas, climas y biomas que habían logrado incorporar a sus dominios. Los archipiélagos productivos mantenían conectada a la costa con la sierra y la selva, y a su vez permitían a Lima mantener sobre el cuasi monopolístico comercio con Sevilla, vía Portobelo.

Además, desde 1542, la Ciudad de los Reyes, nombrada así en honor a los Reyes Magos, era la sede del poder virreinal y asiento de Corte del Perú (Torres Arancivia, 2014: 70). Allí se asentaba la tangible representación del rey. Desde allí se emanaba el poder jurisdiccional del virrey, se representaban todos los poderes que le habían sido delegados, sus atribuciones políticas, económicas y religiosas (Torres Arancivia, 2014: 74-75). Sin embargo, no podemos reducir la importancia de Lima exclusivamente a su función como sede del poder

regio, dado que, a diferencia de cualquier otro centro político de la Monarquía Hispánica, Lima contaba con la caja real más importante de los reinos del monarca católico. El poder económico de la élite y caja limeña provenía de su participación como un eje central del espacio económico peruano (Assadourian, 1982).

El eje Potosí-La Plata-Lima, se consolidó en el siglo XVII en base al descubrimiento de las vetas argentíferas del cerro rico de Potosí y la posterior construcción de una villa y casa de la moneda. Las élites mineras se concentraron allí y sobre todo en la contigua ciudad de La Plata, sede administrativa de la Audiencia de Charcas, mientras que el único puerto habilitado para la salida de Plata fue el puerto más próximo a Lima, el puerto del Callao. De este modo, la élite comercial limeña concentrada en los oficios de la Caja Real de Lima se convirtió en una rica y potente élite de poder que podía ejercer presión al virrey y establecer un sistema de negociación y consenso con la monarquía, tal y como lo ha demostrado el profesor Arrigo Amadori en su tesis doctoral defendida en 2011. La fiscalidad es un claro reflejo de esa capacidad de negociación que

coincide con un florecimiento de la ciudad de Lima y del esplendor de su corte virreinal (Amadori, 2015: 7-45).

En conjunto, la importancia económica y política del puerto de la ciudad del Lima, las dificultades que imponía el contexto internacional más la actitud exterior que adquirió la Monarquía Hispánica durante el reinado de Felipe IV (1621-1665), fueron el caldo de cultivo para una serie de reclamos y reformas que pusieron al Callao en el centro de una de las discusiones más importantes entre el virrey del Perú y los representantes del Consejo de Indias ante el rey. Pese a que muchos abogaban por un acuerdo con los holandeses, el reputacionismo imperante en la facción Olivares, quienes además controlaban el consejo de Estado en Madrid, llevaron a la imposibilidad de encontrar un acuerdo (Elliott, 1991). Esas fricciones llevaron al relevamiento y mejora de todo el sistema defensivo del virreinato del Perú, sistema que tenía como uno de sus ejes neurálgicos al puerto de Lima.

De hecho, la llegada de Mancera coincidió con el momento de mayor tensión en las

relaciones exteriores de la Monarquía Hispánica. La multiplicación de los frentes había llegado al punto de saturación de los ejércitos de Felipe IV. En 1635 estalló la tan anunciada guerra con Francia y hacia 1640 las rebeliones de Cataluña y Portugal. Hasta las paces de Westfalia de 1648, franceses, holandeses y sus aliados en el Imperio competían por la hegemonía europea. Sólo las sucesivas paces de los Pirineos en 1659 y con Portugal en 1668 transformaron las relaciones exteriores de aquel gran conglomerado territorial (Marcos Martín y Amigo Vázquez, 2019: 8-18).

De esta manera, la costa peruana, Pernambuco, más adelante Jamaica, el ataque a Valdivia fueron expresiones de la disputa por el cambio de hegemonías que había diversificado sus escenarios en Europa y América. En consecuencia, los temores del virrey Toledo y Leiva, una gran conflagración entre los portugueses instalados en el Perú y un ataque holandés por el Paraguay, Buenos Aires o el Pacífico (Bradley, 2009: 80), resultaban razonables.

Hacia la primera mitad del siglo XVII, el puerto del Callao había dejado de ser un pantanoso

puerto de desembarco transformando su fisionomía originaria. Su germen, un tambo incaico utilizado para el almacenamiento de mercadería, sufrió un proceso de asentamiento de personas, almacenes, autoridades y comunidades religiosas durante la segunda mitad del siglo XVI (Quiroz Chueca, 2007: 28-29). Sin embargo, seguía siendo un lugar de paso de mercadería y esclavos ya que todavía no contaba con grandes bodegas. Ya en 1602 se observa una distribución de solares, la construcción de un palacio para el virrey que a su vez era depósito de armas y municiones, y nuevas edificaciones para la defensa. Esta fue la primera transformación defensiva del puerto dado que las fortificaciones redujeron el espacio para las actividades portuarias, lo cual permitía vigilar con más eficacia el espacio de entrada y salida de mercaderías en beneficio del control aduanero. A aquella zona de intercambios se le empezó a llamar el «embarcadero», mejorado con vigas de madera durante el virreinato de Chinchón en 1625 (Quiroz Chueca, 2007: 333-61). Además, en los primeros años del siglo XVII el Callao vivió un incremento exponencial de la circulación de mercancías; se transformó en un puerto comercial por excelencia, lo que



en cierta medida hace pensar que, desde ese momento, la existencia de Lima era totalmente dependiente de la existencia del Callao y viceversa (Hellmer, 1965: 144-147).

Cuando inició el reinado de Felipe IV, los documentos fundacionales del gobierno del marqués de Mancera reflejan que los puertos de Valdivia, Callao, Arica y Buenos Aires no habían recibido la atención necesaria de las autoridades monárquicas en el Perú. Interesado en la conservación de sus territorios, especialmente de aquellos que proveían la plata que daba liquidez a la Hacienda Real, Felipe IV instruyó al marqués de Mancera sobre el cuidado que debía tener respecto del Mar del Sur. No obstante, la situación financiera de la monarquía presentaba un sinnúmero de problemas que se solapaban con la multiplicación de los frentes de guerra y una pesada herencia financiera ligada a su predecesor (Domínguez Ortiz, 1983: 3-17). Por ello, al tiempo que solicitaba fortalecer la defensa del Pacífico también pedía que se hiciera «con la menor costa de mi Hacienda que sea posible» (Hanke, 1979: 100-1001). Como era de esperarse, el rey reconocía la posibilidad de

un ataque desde los estrechos. Sobraban las experiencias para pensar que era un aspecto vulnerable para el sistema de transporte de mercancías y plata, sobre todo el puerto del Callao (Hanke, 1979: 100-101).

En sus instrucciones, el rey también avisaba, informado por el virrey saliente, que las costas contaban con alguna preparación para defenderse. Entre estas mejoras se habían introducido armas, municiones y artillería para ser utilizadas en caso de un ataque, y debían ser robustecidas (Hanke, 1979: 100-101). Veremos a lo largo de todo el artículo que el marqués de Mancera se ocupó de derribar aquellas creencias de una costa preservada, se acercaban más a una formulación discursiva que a una realidad.

Al iniciar su período de gobierno, el marqués de Mancera relevaba que los denotados esfuerzos de su antecesor por el fortalecimiento del sistema defensivo del Perú no habían concluido; este fue uno de los temas por los cuales el marqués solicitaba información a su predecesor, pero las respuestas del conde de Chinchón no fueron las esperadas y no

colaboraron para iniciar un gobierno con un programa de reformas. El predecesor no respondió gran parte de las consultas que Mancera había hecho acerca de las costas del Perú en relación con una posible invasión de los enemigos, quien preguntó por la presencia de castillos y fuerzas considerables en las costas para diseñar una estrategia defensiva (Hanke, 1979: 126-140). Ante la falta de respuesta, don Pedro de Toledo había decidido emprender otras acciones con el fin de informarse del estado de las costas:

«He tomado por mayor expediente antes de decir lo que se me ofrece, remitirme a los maestros de campo, soldados de opinión que aquí se hallan los cuales habiendo visto las trincheras y plataformas Vuestra Excelencia dice, hallan dificultades en guarnecer y defenderlo todo conforme a la demostración que hacen de ello en sus pareceres por escrito [...] y hoy nos hallamos con esto que no es muralla ni estricta sino una defensa de tan gran embarazo» (Hanke, 1979: 133).

Con esta afirmación contradecía el estado de situación expuesto en la relación realizada

por el conde de Chinchón al finalizar su mandato, al menos en lo relativo a los puertos de Arica y Callao, los cuales se encontraban en un estado mucho más deteriorado de lo informado por el anterior virrey. Con esto, los pedidos de Felipe IV en las instrucciones dadas a Mancera se hacían más difíciles de cumplir, pero motivaron a la creación de un proyecto de mejora de todos los puertos del Pacífico. Los intereses del virrey estaban centrados en la posibilidad de construir una gran muralla en un material más duradero en reemplazo de la anterior que era de adobe y que no protegía debidamente el puerto. Los documentos denotan que existía cierta confianza depositada en que la interacción entre tropas de tierra y estructuras robustecidas podían hacer efectiva la defensa de aquellos puertos, a su vez, generaban menos dependencia de las alianzas con los indígenas locales de cada uno de los nodos. En distintas ocasiones el virrey puso en relieve la necesidad de poner en los puertos del Perú a personajes con destacado perfil militar, así, por ejemplo, recomendaba para Buenos Aires a un gobernador menos conflictivo que don Gerónimo Luis de Cabrera en los asuntos internos de la ciudad y con

mayor preparación para enfrentar la riesgosa posición de la ciudad y su importancia para el Perú (Archivo General de Indias [AGI], Lima 52: Carta de gobierno 2, 1644).

Técnicos y militares se encontraban entre los oficiales prioritarios para el virrey. Entre sus primeras acciones, el virrey envió al maestre de campo don Juan de Espinosa, responsable de la fábrica, quien informaba el descuido en el que se encontraba la muralla y la forma en la que el mar había dañado las viejas estructuras defensivas del puerto. La humedad parecía ser el factor que progresivamente corrompía las construcciones y requería una acción urgente «porque demás de que en la grandeza de esta plaza se muestra la defensa que Dios ha querido dar el Perú consigue Vuestra Majestad el establecimiento y seguridad de sus Reales Derechos, pues reducidos más de catorce millones que han de entrar y salir» (AGI, Lima 52: Carta de Guerra 42, 1644).

Es sabido que la topografía del Callao generaba dificultades para técnicos e ingenieros al servicio de los virreyes, ya que se trataba de un literal cóncavo, con un terreno casajoso,

cuyas condiciones afectaban severamente cualquier intento de construcción. Es por ello por lo que, luego de cada terremoto sufrido por el Callao, la reconstrucción haya tenido que ser casi total. Por otro lado, el puerto estaba rodeado de zonas pantanosas y un manantial, que se logró conectar a la ciudad recién entre 1603 y 1611 (Quiroz Chueca, 2007: 20-23).

Todas esas dificultades debían ser sorteadas por los asesores del marqués de Mancera, quien optó por la continuidad de las obras. No obstante, desde la Corte de Madrid se insistía para que no hubiera grandes gastos en un momento en el que los frentes de guerra se multiplicaban y en el que la Hacienda Real se encontraba constantemente en falta para sostener el gasto defensivo. Por otro lado, en aquel momento el presidente del Consejo de Indias, el conde de Castrillo, se desempeñaba también como presidente del Consejo de Hacienda y estaba a cargo de la provisión de los ejércitos de Su Majestad (Correa, 2022: 139-175).

Las *Memorias del marqués de Mancera* editadas por Torivio Polo muestran que la obra del

puerto que daba salida a la Ciudad de los Reyes, finalmente, había pasado de ser un conjunto de trincheras de adobe derrumbadas por la erosión del mar a un conjunto fortificado con un muro de piedra y cal, que además tenía profundos cimientos. Entre los beneficios que el virrey enumeraba destacaba que la estructura física permitía salir de la dependencia de un socorro de la caballería o de la acción de negros, mulatos, indígenas y mestizos de dudosa lealtad (Polo, 1899: 41-42).

Dos argumentos centrales estructuraban esta obra. Por una parte, como hemos dicho con anterioridad, en Lima se concentraba el mayor polo comercial del Perú. Era el nodo central de articulación con Sevilla y paso de entrada obligado del comercio de carácter monopólico con la metrópoli; su Caja Real, sus bancos, sus monasterios y palacios, la convertían en un apetecible botín (Suárez, 2009: 243-251). Consciente de ello, Mancera buscaba dotarla de unas defensas dignas que dejaran a su puerto del Callao con mejores posibilidades de resistencia y defensa frente a las incursiones inglesas y holandesas. Ahora bien, como segundo argumento, el virrey daba

cuenta de su conocimiento acerca de publicaciones «por el mundo» de lo fácil que era la invasión del Perú y, por ello, se justificaba una gran construcción financiada por los propios limeños, quienes con innovaciones en la sisa de la carne y el azúcar habían financiado una de las «mejores plazas de las Indias» de ahí en adelante (Polo, 1899: 45-46).

Por esta razón, en el mismo informe el virrey se cuidaba de esclarecer cómo resolvía las dificultades financieras:

«Cada año a dos puertas sabrá Vuestra Majestad lo que tiene y verá lo que ha perdido por lo pasado que es cosa esta muy notable y que se remedia sin hacer novedades ni Aduanas como si las hubiera, y el ahorro de gran parte de la infantería que se debe reformar encerrándolo la plaza, es otra cosa de harta ponderación, tanto que aunque con otras veces he dio esto mismo, estoy creyendo que siempre he andado corto; porque desde ahora lo empiezo a platicar en la embarcación de este vencía, supuesto que lo que falta de muralla lo tengo tan cubierto que cuantas, que no es posible embarcar

nadie plata sin registro y nadie se queja ni puede quejar, porque ven que el principal fin de esta obra, fue para su defensa, y lo demás que pertenece a derechos a caído naturalmente como sucede en las demás plazas donde hay comercio grande» (AGI, Lima 52: Carta de Guerra N° 4).

El resguardo del comercio era fundamental para las élites peruanas, mientras que la salida de la plata hacia la Península Ibérica era fundamental para mantener aceitado el sistema defensivo; por ello la argumentación de Mancera se centraba en la construcción de un puerto eficaz para cumplir con las demandas de las cajas de Felipe IV. Con esto, daba cuenta, al menos en el plano discursivo, de la ligazón existente entre la defensa de los puertos del Pacífico vinculados a la producción de plata y el mantenimiento del envío de remesas a la Península, hecho que tenía una importancia fundamental para la Hacienda Real.

Aquel proyecto defensivo no dependía sólo de las defensas del Callao, sino que se articulaba en una estrategia que incluía otros puntos de referencia que presentaban una

prioridad equidistante. Las cartas enviadas por Mancera no distinguían jerarquías de los puertos informados, sino que se informaba paralelamente sobre las labores llevadas adelante en cada uno de estos nodos. En cambio, sí mencionaba las particularidades funcionales de cada uno de los puertos: dos de naturaleza económico-política y el puerto austral como baluarte defensivo de todo el Perú.

De esta forma, un segundo puerto implicado en el diseño del marqués de Mancera y su círculo de colaboradores era el de Arica, vinculado a la producción de plata en los centros de extracción argentífera de Potosí y alrededores. En una misiva se informaba lo siguiente:

«El fuerte que se está haciendo en Arica dije a Vuestra Majestad en la carta de 16 de Enero que va ahora suplicado, estaría acabado para fin de junio por lo que hasta entonces me tenían escrito las personas que le tienen a su cargo y por lo que después acá me han avisado he entendido que no será sino por todo Julio» (AGI, Lima 52, Carta de Guerra N° 4).

Arica no era el puerto de una ciudad donde se asentaba una Corte virreinal ni era el centro de conexión con Portobelo y la Península como sucedía con el Callao. No obstante, revestía una importancia económica singular, por el protagonismo de Potosí en el Perú del siglo XVII. En consecuencia, era la boca de la plata y el azogue, y estaba plenamente articulado con el espacio peruano. La importancia del puerto de San Antonio de Arica creció aún más cuando, tras instalarse el sistema de amalgama para obtener plata, las minas de Huancavelica proveerían de los azogues necesarios para el proceso. Desde este lugar se llevaban los azogues al puerto de Chicha, con un paso intermedio en Arequipa. Desde allí, por mar, se transportaban al puerto de Arica desde donde, nuevamente por tierra, se llevaban a Potosí. Por último, las mismas mulas que servían para llevar el azogue desde la costa a Potosí luego volvían cargadas de plata que se enviaba por mar a Lima (Salazar Soler, 2009: 139).

Al igual que con el puerto del Callao, Mancera se encargó de enviar a Chinchón sus pareceres acerca del estado del puerto de Arica:

«Del puerto de Arica, escribe don Felipe de Beaumont que el fuerte que allí se ha venido al suelo con que la artillería no es de efecto, tanto hallarse afectada y sin forma, y artilleros cuanto por haber caído la fábrica como queda dicha. Esto si se representaron a Vuestra Excelencia como debían, no pondré mano en castigar a quien tiene aquello a su cargo, obrará en ello conforme a la noticia que me dice Vuestra Excelencia. Es terrible cosa que la omisión de estos ministros me vaya engrosándolos muchos y grandes gastos que me han salido a recibir antes de empezar el gobierno. Si el puerto de Arica puede pasar sin defensa considerable por ser el de mayores consecuencias. Vuestra Excelencia podrá ver y ordenarme lo que le pareciera» (Hanke, 1979: 126-140).

Reconocida su importancia para la economía del Perú y de la Monarquía toda, el marqués de Mancera decidió fortificar la obra. Desde su punto de vista, otros puertos como el de Pisco no representaban un peligro mayor, pero Arica era de «mayor consecuencia» (Polo, 1899: 52-53). Por ello, entre enero y junio de 1644, Mancera informaba al rey que llevaba

adelante la obra en el puerto argentífero (AGI, Lima 52, 1644: fol. 196). Las cartas indican que la obra no estuvo terminada sino hasta 1645, dado que recién en junio de ese mismo año el virrey informó la finalización de las tan necesarias obras (AGI, Lima 52, 1645: fol. 317).

Al concluirse, las obras llevadas a cabo por aquellos años incluían la transformación de una plataforma de adobes en una de piedra y cal, la mejora de abastecimiento de la artillería y la construcción de alejamientos para militares y municiones (Polo, 1899: 53). De este modo, dejaba a aquel importante nodo del corazón económico del Perú, guarnecido para posibles ataques, dada la peligrosa coyuntura y la vulnerabilidad que los yacimientos de plata presentaban por la proximidad del puerto. Más adelante volveremos sobre las personas que se encargaron de estas obras y sus implicancias en el gobierno.

Estos dos puertos íntimamente vinculados a los polos económicos del espacio peruano habían recibido la atención de don Pedro de Toledo y Leyva, quien daba cuenta de su pasado en La Coruña como un conocedor de los

puertos y los mares. No obstante, el peligro del «estrecho» mencionado en las instrucciones también fue atendido, sobre todo cuando una flota holandesa atacó la región chilena de la llamada Frontera de Arriba.

Afirmaba Carlos Contreras que, mientras más distancia había respecto de Lima, se percibía un menor ejercicio del control por parte de los virreyes (Contreras, 2009: 14). Ahora bien, no podemos negar que las monarquías ibéricas incorporaron una serie de particularidades territoriales y, de hecho, por la configuración político-constitucional de la Monarquía de los Austrias, en cada espacio, la capilaridad del gobierno se expresaba de diferente forma. Condicionada por el espacio, los recursos económico-sociales y las distancias, la Monarquía permitía e incluso alimentaba estas particularidades para mantener sus posesiones.

Con todo esto, Valdivia, ubicada en el extremo sur del virreinato del Perú, donde la guerra con los mapuches mantenía en vilo las defensas del Biobío, se encontraba la «frontera de arriba» en la zona sur ocupada en puerto Valdivia y la Isla Grande de

Chiloé. Allí convivía un conjunto de etnias distribuidas en la zona que va del río Toltén al canal del Chacao y desde la costa Pacífica a la neuquenia transcorderana (Urbina Carrasco, 2009: 31-32). Por su ubicación privilegiada, Valdivia era una ciudad que tenía comunicación fluvial y marítima, además, la rodeaban tierras fértiles que presentaban una alta densidad demográfica indígena hasta el río Bueno, con una alta densidad demográfica indígena. El estudio de Ma. Ximena Urbina permite observar que se trataba de una ciudad próspera, al menos hasta la rebelión mapuche de 1598-1599, a la que se sumaron los huilliches de la frontera de arriba. Fue el momento de la «Ruina de las Siete ciudades de arriba», entre las que se encontraban Valdivia y Osorno. Para articular algún tipo de enclave defensivo se construyeron fuertes que se articularon en torno al liderazgo regional de la ciudad de Chiloé. Así, hasta la refundación de Valdivia, la defensa de la frontera de arriba dependía de los fuertes de Carelmapu para proteger la navegación desde y hacia Chiloé, y Calbuco en tierra firme (Urbina Carrasco, 2009: 65-81).

No obstante, Valdivia se encontraba a unos 3100 km de la Ciudad de los Reyes, desde allí el marqués de Mancera ordenaba las tareas de reconstrucción de los fuertes y recuperación defensiva. La ciudad-puerto había sido fundada en 1553 y abandonada por sus habitantes de cara a un ataque araucano en 1598. La zona se mantuvo protegida por fuertes, pero en 1643 fue atacada por una flota de bucaneros holandeses al mando de Hendrick Brouwer. Esta flota tenía dimensiones menores y no contaba con la fuerza que, anteriormente, había desplegado la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales, sin embargo, sí podía alimentarse de los apoyos del conde de Maurits, gobernador holandés de Recife (Lane, 2016: 81). La debilidad de la expedición coincidía con un momento complejo para los dominios holandeses en Brasil, debido a que la secesión portuguesa de 1640 les había permitido constituir una tregua con Lisboa y con esto desaparecía la principal amenaza para la presencia neerlandesa en América del Sur, que databa de los años 1626-1630. Esto aseguró el proceso de territorialización y mejora de la producción-exportación azucarera con base en Curaçao, que para 1640 ya daba



sus primeros frutos, permitiendo iniciar un plan de ataque hacia los puntos débiles del dominio español en Cuba, Puerto Rico, la costa venezolana y la Isla de San Martín. Los reiterados fracasos siguieron con la expedición a Chile, hechos que aumentaron demasiado el gasto de la Compañía y produjeron la salida del gobernador Maurits van Nassau en 1644 (Herrero Sánchez, 2006: 74-77).

La expedición de 1643 fue comandada por Brouwer y Elias Herckmans, un almirante holandés asentado en Brasil, quien terminó coordinando la expedición tras la muerte del primero. El clima y la equívoca hipótesis de una alianza de larga duración con los indígenas de la frontera de arriba terminaron por asfixiar lentamente la expedición, que contaba con los aliados para llegar a establecerse y encontrar un camino hacia las fuentes de mineral del Perú. Desabastecidos, habiendo perdido la confianza de los caciques, quienes, en principio, habían prestado apoyo para la toma del fuerte de Carelmapu y el posterior asentamiento en Valdivia, volvieron a Brasil en búsqueda de refuerzos y provisiones sin retornar al Mar del Sur (Lane, 2016: 82). Pese

a no tener control alguno sobre la zona, más allá del fuerte de Carelmapu, los holandeses transmitieron la idea de haber conquistado un espacio efectivamente ocupado por el Imperio español. Poco dicen las escasas fuentes holandesas, luego transcritas y reproducidas en Europa, acerca de un espacio efectivamente controlado por población indígena huilliche (Sambolín Santiago, Romero-Toledo y Gloël, 2023: 7600-7602).

Para el virrey, la vulnerabilidad del sur había quedado en evidencia y, al tiempo que se seguían las obras en el Callao y Arica, Mancera decidió iniciar la ocupación y reconstrucción de Valdivia. Debemos decir que no era la primera vez que el fortalecimiento de las estructuras defensivas de aquella ciudad del sur aparecía entre las necesidades del Perú. Debemos decir que no era la primera vez que, desde Lima, se pensaba en fortalecer Valdivia. Ya Luis de Velasco y el príncipe de Esquilache habían otorgado el lugar de puerto mayor de la Mar del Sur. Particularmente el segundo, quien terminó obteniendo un contingente de 800 soldados provenientes de la Península Ibérica. No obstante, cuando en 1633 se propuso la

posibilidad de recuperar cierto control del espacio entre Arauco y Concepción, el virrey se negó a acompañar la iniciativa dadas las cargas militares que ya tenía la Monarquía. En 1639, Chinchón decidió finalmente enviar a Francisco de Quiroz, cosmógrafo mayor del virreinato para hacer una inspección y repoblar la ciudad (Guarda, 2001: 142-146).

Tras la ocupación y abandono de los holandeses por falta de alimentos, y por el progresivo deterioro de su relación con los indígenas aliados, se envió una armada e inmediatamente se inició un proyecto de refundación (Guarda, 2001: 166-167). La Real Armada debía ocupar y fortificar el puerto en respuesta al ataque holandés (AGI, Lima 52, 1645: Carta 39). Las cartas de Hacienda de esos años explican, además, que se ejecutaban gastos extraordinarios en la ocupación y fortificación:

«Y pues es cierto y Vuestra Majestad lo tendrá entendido siempre que se hablara en la materia de poblar y fortificar a Valdivia con reconocerse ser cosa tan importante, se hacía tarea horrible por asentarse que su eso se había de ejecutar era necesario traer

plata de España, y hoy queda ejecutado tan a satisf[dañado] y sobre ello se ha recrecido el gasto de la que, bien se ve resuelta, del mucho ahorro que ha habido en los dichos gastos y del cuidado y desvelo que he puesto en juntar y defender la hacienda de Vuestra Majestad a quien aunque sea acción propicia no sólo no es pasar de modestia» (AGI, Lima 52, 1645: fol. 142r.).

Pese a los gastos que había significado la reconstrucción de Valdivia y su puesta en funcionamiento como nodo defensivo del sur, ante el peligro de los holandeses quienes alentaban a una invasión del Reino de Chile, Mancera se regocijaba en haber llevado a la práctica las recomendaciones que el propio Felipe IV había dado a su predecesor, conde de Chinchón. En su argumentación reconocía que los holandeses «entraron en Valdivia por ser muy a propósito medio esa escala a la entrada de este Mar del Sur» (Polo, 1899: 54). Con ello, lograba interponer el argumento que permitía equiparar la importancia de este puerto del sur con los del Callao y Arica. Valdivia no estaba próxima a la sede virreinal ni permitía un fácil acceso a los centros

mineros, pero igualmente y considerando su virtual insularidad espacial, era reconocida como un punto geoestratégico para la defensa del Perú. De hecho, con el objetivo de robustecer la defensa del sur, el marqués de Mancera había desarticulado algunas compañías de las nueve existentes para la defensa del Callao. Como el puerto limeño también contaba con nuevas estructuras, necesitaba entonces menos hombres y se habían reservado sólo cuatro, desintegrando las demás con el objetivo de atender las necesidades valdivianas (AGI, Lima 52, 1645: fol. 317).

La tarea se completó con una estrategia conjunta diseñada desde Lima para unificar el ejército de Chile, que debía avanzar desde La Imperial, y la Armada que se preparaba para dejar una guarnición de setecientos hombres en Valdivia al mando del maestre de Campo Alfonso de Villanueva Soberal, nombrado gobernador de Valdivia (Polo, 1899: 55). La Armada, en la que iba además el hijo del virrey, llevaba elementos para la fundación y decenas de piezas de artillería (Polo, 1899: 56-57). Pese a ello, Villanueva no logró sostener el fuerte y la refundación requería de

inhumanos esfuerzos dadas las condiciones climatológicas y sanitarias, mismas que dieron muerte al gobernador (Guarda, 2024). Pero el objetivo de la acción conjunta por parte de los ejércitos de la frontera de arriba con el de Chile y el establecimiento de una coordinación se mantuvieron en las intenciones de Mancera. Para ello nombró al maestre de campo Francisco Gil Negrete, antiguo servidor del frente flamenco. El mismo se entrevistó en Lima con el gobernador de Chile, Martín Mujica, y junto con Mancera cumplieron con lo ordenado en una Real Cédula de 1645, cuyo resultado fue el establecimiento de la comunicación de ambos frentes, tal y como lo comunicaba Mancera en sus *Memorias* (Polo, 1899: 56-57). Vale decir que la organización jurídica de la ciudad había sido encargada al oidor de Chile, Nicolás Polanco de Santillana, pero que aquel no acudió a la ciudad repoblada (Guarda, 2001:167).

Desde su arribo a Valdivia, en marzo de 1646, Gil Negrete logró recomponer el camino hacia Concepción gracias a alianzas con los caciques y principales de la región. Las nuevas condiciones le permitieron también devolver a los

pobladores a su ubicación original, retirándose de la isla de Mancera, donde se habían instalado bajo el mando de Villanueva Soberal (Guarda, 2024b). Las circunstancias eran ahora favorables para la defensa: se habían incorporado alianzas con los indígenas de Osorno, y Valdivia quedaba consolidada «no sólo para los Indios, sino para las naciones enemigas de Europa» que a su vez significaba una mejor defensa para «Todo el Reino de Chile y en consecuencia los demás del Perú que era el objetivo de dichas naciones» (Polo, 1899: 57). De esta forma, Mancera equiparaba la importancia de este puerto fortificado del Mar del Sur con las plazas del Callao y Arica, dado que podía significar un peligro para todo el Perú. Y es que, pese a que cada región encarnaba la Monarquía de acuerdo con sus particularidades, es cierto que el cuerpo político se percibía como una unidad. La distancia era un factor que condicionaba las prácticas de gobierno, pero los problemas que imponía la geografía se mitigaban con acción política. A partir de la repoblación, Valdivia fue apartada de la jurisdicción de Chile y, aunque luego fue cedida excepcionalmente a Martín de Mujica, se convirtió en una Plaza

Real con una dotación militar de excelencia (Guarda, 2001: 176).

El resultado era una Valdivia resguardada y renombrada como «Antemural del Pacífico y la llave del Mar del Sur». Se había creado un complejo defendido formado por la refundación de Valdivia y puerto del Corral Plaza, además del fuerte y presidio de Valdivia. Declarado presidio para proceder a enviar mano de obra forzada fue equipado con baterías protegidas por fajinadas; con todo ello, se transformó en un nodo defensivo más preparado de la costa del pacífico peruano. Sus múltiples partes se combinaban para actuar en conjunto (Prieto Ustío, 2015: 285-287).

### **3. Distancia espacial y proximidad de las experiencias: la circulación de agentes**

Además de contener reiteradas menciones a los puertos del Callao, Arica y Valdivia, como nodos centrales para la defensa del Pacífico peruano, llama la atención la carrera y circulación de un exponente de la arquitectura peruana del XVII, don Constantino de Vasconcelos. Previamente, había servido como

técnico del marqués de Mancera en la mina de Huancavelica, donde urgía la necesidad de recomponer los deteriorados socavones para proveer a Potosí de azogues necesarios para la amalgama. Nacido en Braga en una fecha desconocida, había servido en la década de 1630 en las minas de Oruro, sería conocido por sus amplias capacidades en ciencia y técnica en la zona del Cuzco y la sierra peruana (Crespo Rodríguez, 2024).

En 1643 fue enviado a la zona azoguera junto con el nuevo corregidor, don Martín de Arriola, enviado por Mancera. Enfrentó un sinnúmero de críticas por la aplicación de sus modelos, el aumento de la producción por la reciente finalización del denominado socavón de Nuestra Señora de Belén, que le favoreció en los años 1643 y 1644. Intentó implantar el método de las minas peninsulares de Almadén en Huancavelica, pero su desconocimiento del terreno le jugó en contra: la introducción del sistema de cinceles para romper el terreno debía reducir la necesidad de mano de obra y bajar la alta demanda de mitayos que la mina demandaba. Los tajos y rozas de Vasconcelos finalmente fracasaron y encontraron oposición

porque contradecía la demanda de mitayos que los mineros demandaron por muchos años (Lohmann, 1949: 318-230).

No obstante, contó con el patrocinio de Mancera, quien, confiando en sus capacidades, decidió enviarlo junto Antonio Sebastián de Toledo, hijo del virrey, a tomar medidas y diseñar la planta de la nueva ciudad de Valdivia. Ya en 1643, respecto de las labores desarrolladas en Huancavelica, informaba enfáticamente sobre los méritos de don Constantino, por su protagonismo en el aumento de los azogues y por «el celo con que ha acudido al servicio de Vuestra Majestad» y «el riesgo a que se expuso cuando reconoció toda la mina» (AGI, Lima 52, 1644: Carta de Hacienda N°2). Como contraprestación, por la lógica del don que operaba en la Monarquía y en reconocimiento a los méritos que acumulaba, el marqués afirmaba «es digno de que Vuestra Majestad se lo mande remunerar con palabras de honor y crédito suyo y con merced proporcionada que le sea útil, para que él tenga premio, y otros se animen y procuren aventajar» (AGI, Lima 52, 1644: Carta de Hacienda N°2). Méritos que recordaba al rey en junio del año siguiente,

cuando describía la inteligencia, verdad, y celo de servicio de don Constantino (AGI, Lima 52, 1645: fol. 196v).

Con todo esto, se puede inferir la relación privilegiada que el ingeniero portugués tenía con el virrey. Mismos argumentos que sirven para sostener la centralidad de la plaza de Valdivia en la estrategia del marqués de Mancera. Habían acudido ahí uno de sus principales ingenieros, acompañado de su hijo don Antonio Sebastián de Toledo (AGI, Lima 52, 1646: Carta del Gobierno Secular N° 7), el mismo que había comandado la Armada, que tenía por intención iniciar las tareas de reconstrucción del puerto y terminó haciéndolo entre finales de 1644 y principios de 1645, obra a la que agregó la construcción de un fuerte en la Isla de Mancera (Molina Martínez, 2024). Se trataba de la primera experiencia americana del futuro virrey de la Nueva España (1664-1674), destacado por su rechazo a los ingleses y por el patrocinio que ejerció sobre la joven sor Juana Inés de la Cruz (Allende Salazar, 1948; Bergmann y Schlau, 2012: IX-XX; Schmidhuber de la Mora, 2017: 250-258). La presencia de ambos en el Mar

del Sur dice mucho de la jerarquía que tenía la obra en la visión general de la defensa del Pacífico y de las agencias políticas como una manera de integrar los territorios y saldar las distancias.

El virrey contaba con un gran número de criados y servidores de confianza (había pasado a Indias con más de cincuenta) (AGI, Contratación, 5421, N° 43) y había optado por dotar de una carrera a su hijo entre cuyos méritos se encontraban la acción en Valdivia al servicio de Felipe IV. También a uno de los principales técnicos de su entorno, don Constantino de Vasconcelos, quien habiendo sorteado las barreras que le imponía su condición de portugués tras la rebelión de 1640, recibiría la recomendación para obtener el hábito de la orden militar de Alcántara (AGI, Lima 53, 1646: Carta N° 7). Hijo y cliente servían a la causa defensiva del marqués de Mancera en un nodo estratégico que se ubicaba entre los lugares centrales de aquella estrategia archipelágica. Por tanto, pese a las tan señaladas particularidades del Reino de Chile, al menos en esta coyuntura, formaba parte de un proyecto territorial integral del Perú.

#### 4. Consideraciones finales

La conformación de un sistema defensivo para el Perú se organizó en torno a puntos de referencia que se construían como una especie de islas entre los miles de kilómetros de costa que quedaban fuera del control de las autoridades virreinales. De este modo, la metáfora de las islas de ocupación inmersas en un mar de tierra (Herzog, 2015:1), resulta igualmente aplicable al caso de la costa del Pacífico. Con la fortificación de estos puertos, que funcionaban como nodos defensivos frente al peligro exterior, se completaban las tareas seguidas para asegurar el robustecimiento naval del litoral peruano. El factor móvil, que hacía de argamasa, lo aportaba la Armada de la Mar del Sur que también había sido mejorada, resultando en una confluencia de sistemas que permitía, virtualmente, mayor capacidad de reacción y menor dependencia de las alianzas locales y tropas de tierra para contener los ataques.

Son las fuentes las que dan cuenta del ímpetu que generaban los puertos del Callao, Arica y Valdivia. Los dos primeros vinculados al corazón de la producción de plata del Perú y

el nodo chileno, transformado en un centro de importancia por una confluencia de coyunturas. Por su ubicación con acceso fluvial y marítimo, por la posibilidad que brindaba para ejercer cierta presión desde el sur al llamado «Estado de Arauco» y por la susceptibilidad que despertó el asentamiento holandés, Valdivia se posicionó como un eje defensivo para Mancera. Todo eso permite observar que, según las coyunturas, el aislamiento del Reino de Chile, su supuesta insularidad política y su lugar periférico en el Perú no se puede sostener desde afirmaciones taxativas. Como vemos, la presencia de agentes que se habían desempeñado en los supuestos centros político-económicos del Perú también habían sido enviados a trabajar en Valdivia, la ciudad reconstruida había recibido tanta atención, más que los puertos de latitudes más próximas a Lima.

Por último, resulta casi inevitable dar cuenta de cierta tradición espacial utilizada por los virreyes peruanos para la defensa. La idea de instalar centros de referencia para formar una especie de línea de puntos había sido pensada, entre otros, por Toledo, cuando

decidió instalar una cadena de ciudades que le permitieran defender el territorio conquistado frente a los «chiriguanos». Así, de norte a sur se fundaron las ciudades de Tarija, San Salvador de Jujuy y Salta, en el último cuarto del siglo XVI (Merluzzi, 2014: 299-300). Desde este punto de vista, la articulación de la defensa occidental y oriental de las áreas fronterizas del Perú, una mediterránea y otra oceánica, seguían la intención de contener los extremos de la columna vertebral generada por la cordillera de los Andes. Siguiendo ese orden, en ambos casos se diseñaron formaciones archipelágicas para efectivizar cierto control sobre un vastísimo territorio.

**Agradecimientos:** Este artículo se enmarca en el proyecto “Gobierno, fiscalidad y minería al Sur del virreinato del Perú (Siglos XVI-XVIII)”, del Consejo de Investigaciones de la Universidad Católica de Salta.

## Referencias citadas

Amadori, A. (2012): «Fiscalidad y consenso en el virreinato del Perú 1620-1650», *América Latina en la Historia Económica*, 19, pp. 7-45.

Amadori, A. (2013): *Negociando la obediencia. Gestión y reforma de los virreinos americanos en tiempos del conde duque de Olivares (1621-1543)*, Madrid, CSIS-Universidad de Sevilla.

Assadourian, C. S. (1982): *El Sistema de la Economía Colonial. Mercado interno, regiones y espacio económico*, Lima, IEP.

Bergmann E.L. y Schlau S. (2017): «Introduction: making and unmaking myth in Sor Juana studies», en Ídem, eds., *The Routledge Research Companion to the works of Sor Juana Inés De La Cruz*, Londres-Nueva York, Routledge, 2017, pp. IX-XX.

Bradley, P.T. (2009), *Spain and the defence of Peru 1579-1700. Royal Reluctance and Colonial Self-Reliance*, New Castle, Lulu.com

Calderón Quijano J. A. (2006), *Las fortificaciones españolas en América y Filipinas*, Madrid, Mapfre.

Contreras, C. (2009): «Introducción», en Ídem, Ed., *Compendio de Historia Económica del Perú. T. 2: Colonial Temprano*, Lima, Banco Central de Reserva del Perú-Instituto de Estudios Peruanos, pp. 13-22.



Correa, M. P. (2022): *García de Haro y Avellaneda, conde de Castrillo. Biografía política de un cortesano al servicio de la Monarquía Hispánica en tiempos de Felipe IV*, Tesis de doctorado inédita, Buenos Aires, Universidad del Salvador. Disponible en línea: <https://racimo.usal.edu.ar/7711/>

Crespo Rodríguez, M.D. (2024): «Constantino de Vasconcelos», en *Diccionario Biográfico Español*, Madrid, Real Academia de la Historia. Disponible en línea: <https://dbe.rah.es/biografias/33806/constantino-de-vasconcelos>

D'Onofrio, A. (2019): «I Presidi di Toscana: Forme di Lunga durata e mutamenti in un piccolo spazio (1557-1801)», *Mediterranea-ricerche storiche*, 45, pp. 39-46.

Domínguez Ortiz, A. (1983), *Política y Hacienda de Felipe IV*, Madrid, Pegaso.

Elliott, J. H. (1991): *El conde duque de Olivares. El político en una época de decadencia*, Barcelona, Crítica, [1ª ed. en inglés, 1986].

Guarda, G. (2001), *Nueva Historia de Valdivia*, Santiago, Ediciones de la Universidad Católica de Chile.

Guarda, G. (2024): «Alonso de Villanueva Soberal», en *Diccionario Biográfico Español*, Madrid, Real Academia de la Historia. Disponible en línea: <https://acortar.link/LVHl8B>

Guarda, G. (2024b): «Francisco Gil Negrete», en *Diccionario Biográfico Español*, Madrid, Real Academia de la Historia. Disponible en línea: <https://dbe.rah.es/biografias/57622/francisco-gil-negrete>

Hanke, L. (1979): *Los virreyes españoles en América durante el gobierno de la Casa de Austria Perú III*, Madrid, Atlas.

Hellmer, M. (1965), «Le Callao 1615-1618», *Jahrbuch Für Geschichte Lateinamerikas*, 2, pp. 145-195.

Herrero Sánchez, M. (2006): «La presencia holandesa en Brasil y la posición de las monarquías ibéricas tras el levantamiento de Portugal (1640-1669)», en J.M. Santos Pérez y G. F. Cabral da Souza, eds., *El desafío holandés al dominio ibérico*

en Brasil en el siglo XVII, Salamanca, Ediciones Universidad de Salamanca, pp. 67-90.

Herzog, T. (2028): *Frontiers of Possession. Spain and Portugal in Europe and the Americas*, Cambridge-Londres, Harvard University Press.

Lane, Kris (2016): *Pillaging the Empire. Global Piracy on the High Seas, 1500-1750*, New York-Londres, Routledge.

Lohmann Villena, G. (1049): *Las minas de Huancavelica en los siglos XVI y XVII*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos-CSIC.

M.<sup>a</sup> G. González Hontoria Allende Salazar M.G. (1948), *El marqués de Mancera, virrey de Nueva España, 1664-1673*, Madrid, Universidad Autónoma.

Marcos Martín, A. y Amigo Vázquez, L. (2019): «Presentación. Europa y la Monarquía Hispánica ante el cambio de hegemonía (1635-1659)», *Studia Historica. Historia Moderna*, 41, pp. 7-28. Disponible en línea: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7000951>

Mazín, Ó. (2007): *Iberoamérica, del descubrimiento a la independencia*, México, El Colegio de México.

Merluzzi, M. (2014): *Gobernando los Andes. Francisco de Toledo, Virrey del Perú (1569-1581)*, Lima, Universitá Roma Tre-Fondo Editorial PUCP.

Molina Martínez, M. (2024): «Antonio Sebastián de Toledo Molina y Salazar», en *Diccionario Biográfico Español*, Madrid, Real Academia de la Historia. Disponible en línea: <https://dbe.rah.es/biografias/8721/antonio-sebastian-de-toledo-molina-y-salazar>.

Polo, J. T ed. (1899): «Relación del estado de gobierno del Perú que hace el marqués de Mancera al señor virrey conde de Salvatierra», en ídem, *Memorias de los virreyes del Perú. Marqués de Mancera y conde de Salvatierra*, Lima: Imprenta del Estado, 1899.

Prieto Ustío, E. (2015): «El sistema defensivo del Antimural del Pacífico y Llave del Mar del Sur. Las fortificaciones de la Cuenca de Valdivia y la Bahía del Corral (Chile)», En *Defensive architecture of the mediterranean: XV to XVIII centuries*. Vol.

II, Valencia, Editorial Universitat Politècnica de València, pp. 281-288.

Quiroz Chueca, F. (2007): *Historia del Callao. De puerto de Lima a provincia constitucional*, Lima, Fondo Editorial San Marcos.

Saavedra Vázquez, M. C (2003): «Los militares de los presidios gallegos en la primera mitad del siglo XVII», *Studia Histórica Historia Moderna*, 25, pp. 25-57. Disponible en línea: <https://acortar.link/77zLGI>

Saavedra Vázquez, M.C (2006): «La formación de armadas y sus efectos sobre el territorio: el ejemplo de Galicia, 1580-1640», *Cuadernos de Historia Moderna, Anejos*, V, pp. 55-76.

Salazar Soler, C. (2009): «Minería y moneda en la época colonial temprana», en C. Contreras, ed., *Compendio de Historia Económica del Perú. T. 2: Colonial Temprano*, Lima, Banco Central de Reserva del Perú-Instituto de Estudios Peruanos, pp. 109-186.

Sambolín Santiago, A.; Romero-Toledo, H.; Gloël, M. (2023): «Transimperial Eyes: An

Interdisciplinary Analysis of Colonial Narratives about the Dutch Expedition to Southern Chile (1643)», *Heritage*, 6, pp. 7589-7610.

Schmidhuber de la Mora, G. (2017): «La segunda Celestina, a recently discovered play, and Amor es más laberinto», en Emilie L. Bergmann y Stacey Schlauf, eds., *The Routledge Research Companion to the works of Sor Juana Inés De La Cruz*, Londres-Nueva York, Routledge, pp. 250-258.

Suárez Espinosa, M. (2009): «El Perú en el Mundo Atlántico», en C. Contreras, Ed., *Compendio de Historia Económica del Perú. T. 2: Colonial Temprano*, Lima, Banco Central de Reserva del Perú-Instituto de Estudios Peruanos, pp. 229-293.

Torres Arancivia, E. (2014): *Corte de Virreyes. El entorno del poder en el Perú del siglo XVII*, Lima Instituto Riva Agüero.

Urbina Carrasco, M. X. (200), *La Frontera de arriba en Chile Colonial. Interacción hispano-indígena en el territorio entre Valdivia y Chiloé e imaginario de sus bordes geográficos, 1600-1800*, Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso.

Varrón, P (1655): *Compendio Genealógico o Epítome de la Real Casa de Leyva. Dedicado a la condesa de Castrillo, María González de Avellaneda y Leyva*, Nápoles, Imprenta Roncagliolo.