

SOLDADOS DE LA CARRERA DE INDIAS
Estructuras militares y conexiones atlánticas de la Monarquía Católica
en el siglo XVII

SOLDADOS DE LA CARRERA
DE INDIAS

Estructuras militares y conexiones atlánticas
de la Monarquía Católica en el siglo XVII

ALFONSO J. HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ

EDICIONES DOCE CALLES
2025

No está permitida la reproducción total o parcial de este libro, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, sea este electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito del editor. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (art. 270 y siguientes del Código Penal)

Esta publicación es parte del proyecto de I+D+i PID2022-141165NB-I00, financiado por el MICIU/AEI/10.13039/501100011033 y por FEDER, UE



Imagen de cubierta: *La recuperación de la isla de San Cristóbal*, Félix Castello. Original en Museo del Prado.

© Del texto: Alfonso J. Hernández Rodríguez

© De la presente edición: Ediciones Doce Calles, S.L. Apdo. de Correos, 270
28300 Aranjuez (Madrid)
www.docecalles.com

ISBN: 978-84-9744-486-6

Depósito legal: M-3168-2025

Impreso en España

*A mis padres, a los que debo
todo lo que soy*

ÍNDICE

Índice de tablas y gráficos.....	11
Abreviaturas.....	15
Agradecimientos.....	17
Prólogo.....	21
Introducción.....	25

PRIMERA PARTE

LA INFRAESTRUCTURA MILITAR DE LA CARRERA DE INDIAS

Capítulo I. Una presentación preliminar de los militares en la Carrera de Indias.....	39
«Dominio universal», guerra económica, riesgo en el océano y mundialización.....	39
La Carrera de Indias. Un pacto entre la Monarquía y el Comercio con el propósito de reducir el riesgo.....	41
Armadas y compañías de infantería. Guardianes de la Carrera de Indias en una era de conflictividad y mundialización.....	49
Capítulo II. Las bases territoriales del aparato militar de la Carrera de Indias.....	63
La Andalucía Occidental.....	63
La presión militar sobre el territorio.....	66
La Capitanía General del Mar Océano y Costas de Andalucía.....	75
El presidio de Cádiz.....	84
Capítulo III. El impacto de la gente de guerra de la Carrera de Indias sobre el territorio.....	97
La importancia de los agentes y la negociación.....	97
Reclutas, alojamientos y tránsitos.....	98
El presidio de Cádiz y la dimensión militar de la Carrera de Indias.....	120
La progresiva erosión del dispositivo militar sobre el territorio.....	132
Capítulo IV. Las dimensiones del aparato militar de la Carrera de Indias y su financiación en la primera mitad del siglo XVII.....	143
Los asientos de la avería.....	143
Potencial militar y asientos de la avería.....	149
La reducción de efectivos durante el reinado de Felipe III.....	158
El incremento de los efectivos militares y el divorcio de intereses entre la Monarquía y el Comercio durante el reinado de Felipe IV.....	164
Las consecuencias del ciclo bélico para la construcción naval y la Armada del Mar Océano.....	187
Capítulo V. Las dimensiones del aparato militar de la Carrera de Indias y su financiación en la segunda mitad del siglo XVII.....	195
Las transformaciones experimentadas por la Carrera de Indias en el ecuador del siglo XVII.....	196

Las nuevas vías de financiación del aparato militar en la segunda mitad de la centuria.....	201
La conexión con el capital. Los militares de la Carrera de Indias ante el nuevo modelo logístico y de financiación.....	211
Crisis y reajuste en el sistema de armadas.....	224

SEGUNDA PARTE
LA GENTE DE GUERRA DE LA CARRERA DE INDIAS

Capítulo VI. La oficialidad de las Armadas de la Carrera de Indias.....	233
El gobernador del Tercio de la Armada de la Guarda y los cabos de galeones.....	233
El nombramiento.....	238
El origen.....	249
Estímulos de la milicia en la Carrera de Indias.....	261
¿Profesionales al mando?.....	282
El sargento mayor del Tercio de Galeones.....	293
Los alféreces y sargentos.....	299
Capítulo VII. El soldado de la Carrera de Indias.....	309
Origen, edad y categorización social.....	310
Destreza.....	324
¿Una comunidad de soldados? Identidad, religiosidad y asistencialismo en Cádiz.....	331
La administración del soldado.....	340
¿Defensores de los galeones y destructores de la avería? Los soldados como desertores y encomenderos comerciales.....	351
Conclusiones.....	361
Anexo I.....	369
Anexo II.....	371
Anexo III.....	375
Anexo IV.....	377
Anexo V.....	379
Anexo VI.....	381
Anexo VII.....	385
Anexo VIII.....	387
Anexo IX.....	391
Fuentes Documentales.....	395
Bibliografía.....	399

ÍNDICE DE TABLAS Y GRÁFICOS

TABLAS

Tabla 1. Disposiciones planteadas y/o aplicadas para frenar el comercio ilícito cometido por los militares de la Carrera de Indias.....	60
Tabla 2. Dinero entregado por Ignacio de Barrios Leal en la Tesorería del Consejo de Indias a cambio del nombramiento para diversos puestos de las armadas de la Carrera.....	75
Tabla 3. Datas de la tesorería del presidio de Cádiz supervisadas por la Contaduría Mayor de Cuentas y destinadas al pago de la gente de guerra (1614-1635).....	92
Tabla 4. Datas de la tesorería del presidio de Cádiz supervisadas por la Contaduría Mayor de Cuentas y destinadas al pago de la gente de guerra (1676-1695).....	95
Tabla 5. Gasto en reales de vellón de la conducta de tres compañías de infantería para la Armada de la Guarda de 1623, general Antonio de Oquendo.....	116
Tabla 6. Memoria de los tránsitos y alojamientos de una compañía de infantería reclutada para la Armada de la Guarda de 1623 en Úbeda y Baeza hasta su arribada a Cádiz.....	119
Tabla 7. El impacto del Tercio de Galeones en la tesorería del presidio de Cádiz frente a otras unidades alojadas (1652-1657) (en reales).....	141
Tabla 8. Tonelaje, infantería y marinería acordados entre la Monarquía y los particulares recogidos en los asientos de la avería, con atención a la Armada de la Guarda (1591-1642).....	150
Tabla 9. Urcas del socorro de la Armada de la Guarda de Carlos de Ibarra de 1638, despachadas en 1639 al mando de Francisco Rodríguez de Ledesma.....	183
Tabla 10. Transferencias de navíos de la Armada del Mar Océano a la Carrera de Indias (1642-1660).....	192
Tabla 11. Militares-empresarios, galeones desplazados a Andalucía y libranzas a pagar en Indias a cambio de su transporte desde Pasajes hasta la bahía de Cádiz para servir en la Armada de la Guarda de 1667.....	203
Tabla 12. Origen de las partidas pagadas de contado para el despacho de la Armada de la Guarda del príncipe de Montesarchio (1667).....	210

Tabla 13. Relación de cantidades suplidas por la Real Hacienda a fin de pagar las armadas de galeones entre 1663-1676.....	210
Tabla 14. Deudas, conceptos y acreedores de Francisco Navarro.....	219
Tabla 15. Conceptos y cantidades por abonar a Francisco Navarro de parte de la Monarquía.....	223
Tabla 16. Comparación del gasto invertido en diversas armadas indianas de la primera y segunda mitad del siglo XVII.....	227
Tabla 17. Capitanes del patache de la Margarita y cantidades beneficiadas, 1670-1679..	248
Tabla 18. Cabos de galeones que empezaron el servicio con un título nobiliario.....	254
Tabla 19. Algunos ejemplos de vinculación entre nombramientos para capitanías de mar y guerra y posterior concesión de un hábito de una orden militar.....	272
Tabla 20. Militares de la Carrera de Indias que sirvieron como capitanes del Tercio de la Armada de la Guarda para, más tarde, ser agraciados con un título nobiliario.....	274
Tabla 21. Sueldos mensuales de diversos componentes del Tercio de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias.....	342
Tabla 22. Sueldo y cantidades descontadas al cerrarse la cuenta de un soldado embarcado en 1629 en la compañía del capitán Juan de Noguero.....	343

GRÁFICOS

Gráfico 1. Gasto anual en maravedís de la guarnición de compañías de infantería del presidio de Cádiz (1643-1660).....	140
Gráfico 2. Naves de guerra de alto porte empleadas en la Carrera de Indias, con especial atención a la Armada de la Guarda y algunas formaciones accesorias (1600-1684).....	160
Gráfico 3. Infantería embarcada en la Carrera de Indias, atendiendo principalmente a la Armada de la Guarda y contingentes auxiliares (1600-1684).....	161
Gráfico 4. Maravedís de la avería gastados en socorros (1609-1614).....	163
Gráfico 5. Infantería entrada en el presidio de Cádiz y embarcada en las urcas del socorro de la Armada de la Guarda de Carlos de Ibarra, con partidos y corregimientos de reclutamiento, 1639.....	185
Gráfico 6. Partidas y proporción en los gastos del despacho de la Armada de la Guarda del príncipe de Montesarchio de 1667.....	226
Gráfico 7. Evolución del origen geográfico de los capitanes del Tercio de la Armada de la Guarda.....	261
Gráfico 8. Capitanes del Tercio de la Armada de la Guarda que ascendieron a generales y almirantes en la Carrera de Indias.....	265
Gráfico 9. Militares que pasaron como capitanes por el Tercio de la Armada de la Guarda ordenados con un hábito de alguna de las órdenes militares en el siglo XVII.....	271

Gráfico 10. Número de antiguos capitanes de mar y guerra de la Carrera de Indias que ocuparon gobiernos, alcaldías mayores y corregimientos posteriormente	277
Gráfico 11. Promedio de años de servicio de los militares antes de asumir una capitanía de mar y guerra de la Armada de la Guarda.....	286
Gráfico 12. Servicios desempeñados por los capitanes de mar y guerra antes y después de servir en la Armada de la Guarda.....	292
Gráfico 13. Puestos desempeñados por pretendientes a sargento mayor del Tercio de Galeones en la primera mitad del siglo XVII.....	296
Gráfico 14. Puestos anteriormente desempeñados por los militares que alcanzaron la sargentía mayor del Tercio de Galeones en la primera mitad del siglo XVII..	297
Gráfico 15. Número de suplimientos de tiempo de servicio concedidos por la Junta de Guerra de Indias para el ejercicio de alferecías en el Tercio de Galeones y las capitanas y almirantas de las flotas en el siglo XVII.....	303
Gráfico 16. Procedencia regional de los soldados de una compañía del Tercio de la Armada de la Guarda en 1622.....	313
Gráfico 17. Procedencia geográfica de los desertores del Tercio de la Armada de la Guarda en 1611.....	354
Gráfico 18. Porcentaje de bajas provocadas por muerte, enfermedad o deserción en el Tercio de la Armada de la Guarda (1608-1684).....	356

PRÓLOGO

La obra que sigue es resultado de la tesis doctoral de Alfonso J. Hernández, realizada en el marco del departamento de Historia Moderna de la Universidad de Sevilla bajo la dirección, más teórica que efectiva, de quien suscribe y la codirección, en este caso mucho más operativa que nominal, de José Manuel Díaz Blanco, conocedor experto y especialista destacado en los enrevesados intrínquilos y los complejos vericuetos de la Carrera de Indias, como demuestran su obra sobre guerra y comercio colonial en la España del siglo XVII o la más reciente sobre José Veitia Linaje, el conspicuo autor del *Norte de la contratación de las Indias occidentales*. La generosidad y la amistad del autor y del codirector han querido que sea yo quien firme estos párrafos de presentación. Es favor que me hacen que no debe ocultar, de ningún modo, el mérito respectivo que queda declarado ni mover a confusión acerca de su correcta atribución.

El excelente trabajo emprendido por Alfonso J. Hernández que ahora ve la luz en forma de libro impreso se inscribe en una ya larga tradición investigadora del departamento universitario que lo acogió hace algunos años como estudiante de doctorado y contratado pre doctoral, inaugurada por el recordado profesor Antonio García-Baquero González, cuya obra constituye un referente inexcusable dentro de la historiografía sobre la Carrera de Indias y el comercio colonial español en los siglos modernos. Hablamos de una tradición que, desde diversas perspectivas y aproximaciones, ha sido continuada por una parte significativa de los integrantes del departamento y que se ha ido consolidando a través de diversos grupos y proyectos de investigación, como el actualmente en desarrollo sobre el universo humano de la Carrera de Indias, en el que esta obra se inscribe como un fruto granado de un singular valor.

En este contexto, el reto asumido por Alfonso J. Hernández ha revestido un perfil original. Hasta ahora, los enfoques dominantes en los trabajos realizados por sus compañeros se han basado de preferencia en el análisis de la actividad mercantil, la burguesía de negocios, la fiscalidad de la Carrera, el impacto de esta sobre las estructuras regionales o el papel de la Andalucía atlántica en la Primera Globalización como consecuencia de la función que le fue asignada a la región en la organización operativa del sistema del comercio colonial. Otras aproximaciones de gran interés, como la financiación de la Carrera de Indias o los fenómenos de la corrupción y el fraude, llevadas a cabo por diferentes investigadores y grupos, han arrojado también

muy destacados resultados en los tiempos recientes. Sin embargo, la estructura y el funcionamiento del aparato militar destinado a la protección de la Carrera de Indias representaban cuestiones hasta hoy no suficientemente resueltas por la investigación, a cuyo conocimiento, al menos por lo que respecta al siglo XVII, viene a contribuir decisivamente la obra que me cabe el honor de introducir.

Esta destaca porque, junto al análisis minucioso de los agentes militares que integraban la estructura defensiva de la Carrera, oficiales y soldados, de sus formas de reclutamiento y financiación, entabla un fructífero diálogo con los grandes paradigmas que tratan de explicar el proceso de construcción del estado moderno en función de las obligaciones derivadas de la guerra, tanto terrestre como marítima, y las formas de gestión del aparato militar, que exigía la disposición de instrumentos fiscales y administrativos de creciente complejidad y eficacia. En este sentido, la protección de la Carrera de Indias no representaba para la Monarquía Hispánica una cuestión menor, en la medida que los recursos procedentes de las colonias, y muy especialmente las remesas de metales preciosos, constituían una de las principales fuentes de financiación de la política imperial hispana, además de un elemento dinamizador de inusitada importancia de los circuitos de intercambio y, por ende, de la economía a una escala internacional.

La seguridad de las flotas, sujetas a las amenazas de las potencias rivales, en un contexto de lucha enconada por el dominio del Océano y las rutas marítimas y de disputa por el control de los espacios coloniales, afectaba tanto a los objetivos del poder como a los intereses particulares del comercio. Es por ello por lo que la colaboración entre la Corona y el Consulado de cargadores resultó fundamental de cara a la organización y la financiación del aparato militar de la Carrera de Indias. A tal fin respondió el impuesto de avería, instrumento fundamental sujeto, no obstante, a los crecientes desajustes derivados de las tensiones entre las constantes exigencias fiscales de la Monarquía y los efectos del fraude sobre la recaudación, que llevó a su definitiva supresión y a la búsqueda de otras alternativas de financiación. Este conjunto de factores es analizado con exquisito detalle en la obra para las diferentes etapas reconocibles en el siglo XVII, que llevan a una diferenciación funcional entre la primera y la segunda mitad de esta centuria.

Al mismo tiempo, la obra toma en consideración y somete a estudio diversas instancias intermediarias entre los monarcas y los súbditos en la organización de la defensa de las flotas. El papel de la capitania general del Mar Océano cobra desde esta perspectiva gran importancia, en la medida que los capitanes generales, pertenecientes a grandes casas aristocráticas del sur peninsular, como la de Medina Sidonia o la de Medinaceli, dispusieron de la capacidad de movilizar recursos y asegurar lealtades. Pero también el de los asentistas como contratistas privados, en el marco del conocido como *contractor state*. En la misma línea, Alfonso J. Hernández no descuida el riguroso análisis de las bases territoriales del aparato militar de la Carrera de Indias: Andalucía occidental como región fuertemente urbanizada y proyectada hacia el Atlántico que tuvo que soportar una fuerte presión militar sobre su territorio, en primer lugar, la propia Capitanía General del Mar Océano y Costas de Andalucía y el papel fundamental que jugó el presidio de Cádiz, una señalada aportación también de esta obra. Y, en la misma lógica, el impacto de la gente de guerra sobre el terri-

torio, una dimensión conflictiva que lleva al autor a plantearse y ofrecer respuestas eficaces acerca de las consecuencias que tuvo sobre la población el reclutamiento, el alojamiento y el tránsito de tropas.

El estudio de la dimensión social y profesional de los integrantes de la milicia forma parte principal también de los objetivos de esta obra. Los diferentes niveles de la oficialidad de las armadas, desde el gobernador del Tercio de la Armada de la Guarda hasta los alféreces y sargentos, pasando por los cabos de galeones y el sargento mayor del Tercio de Galeones, son sometidos a escrupuloso escrutinio. Su origen y las modalidades de nombramiento y promoción son de esta forma minuciosamente analizados, abriendo también el estudio a realidades como las vías de ascenso social que proporcionaba el mando, la contribución de los generales a la financiación de las flotas o la participación de los militares en el comercio, tanto legal como ilegal, de la Carrera. En otro nivel distinto, también se aborda el estudio de los soldados: origen, edad, categorización social, destreza militar, agrupación corporativa, religiosidad, mecanismos de asistencia, desertión y encomiendas mercantiles son aspectos que pasan sucesivamente por la aguda criba del autor.

En suma, nos encontramos ante un acabado y exitoso esfuerzo de historia total a partir de una investigación novedosa focalizada en el aparato militar de la Carrera de Indias. Un estudio que debe mucho al talento de su autor, quien, a pesar de su juventud, hace gala de una madurez intelectual y de una capacidad de análisis que hacen concebir las más halagüeñas expectativas sobre su potencial como historiador y, muy en particular, como historiador de la Carrera de Indias, un fenómeno crucial para la comprensión del devenir de España y el mundo hispánico en la Edad Moderna y, más allá aún, de la evolución histórica de los siglos modernos a una escala planetaria, por la trascendencia que aquella, la Carrera de Indias, tuvo en la evolución de la economía mundial y la política de su tiempo. Desde estas líneas hago sinceros votos para que esas esperanzas se vean colmadas en el próximo futuro con nuevas y tan valiosas aportaciones de Alfonso J. Hernández como la que nos ofrece en este libro, que, a partir de ahora, estoy seguro de ello, se erigirá en una referencia inexcusable en la historiografía sobre la Carrera de Indias y, más allá aún, sobre la historia militar de la España moderna. Que así sea.

Juan José Iglesias Rodríguez
Catedrático de Historia Moderna de la Universidad de Sevilla

INTRODUCCIÓN

Escribir acerca de la Carrera de Indias, incluso en los años veinte del siglo XXI, sigue siendo una tarea ardua y compleja. Hace años, el profesor Antonio García-Baquero afirmó con agudeza que «el título de *Carrera de Indias* es tal que su desentrañamiento haría precisa la completa historia de España y América a lo largo de tres siglos». Nada accesorias, estas palabras testimonian la magnitud de este objeto de estudio que es la Carrera de Indias durante la Edad Moderna, una «magnífica y completa realidad total», «columna vertebral» (García-Baquero González, 1992: 11-12) de lo que se ha venido denominado imperio español o «Monarquía Hispánica» a ambas orillas del Atlántico. O lo que es lo mismo, usando la terminología de la época, simplemente, la Monarquía Católica. Prueba de ello es el más que notable interés que ha concitado entre historiadores y demás estudiosos desde hace más de una centuria, siendo examinada desde una multiplicidad de perspectivas. Tantas, en realidad, como dimensiones o facetas presentó en sus casi trescientos años de existencia.

Todavía hoy, aquel que se proponga profundizar en la cuestión es deudor de una admirable tradición historiográfica que hunde sus raíces en los grandes trabajos jurídico-institucionales de principios del siglo XX. Con todo —es inútil sustraerse de ello—, cuando se imagina la Carrera de Indias, esta automáticamente se asocia con galeones rebosantes de plata y mercancías, a comerciantes negociando entre los muros de la Lonja de Sevilla, a las ferias de Portobelo o al contrabando en Sanlúcar y las inmediaciones de Cádiz. Esta interpretación fundamental, la del «sistema comercial», se fue imponiendo —y prevaleciendo— al ritmo en que aparecían hacia el ecuador del pasado siglo una serie de investigaciones clásicas (Girard, 2006 [1932]a y Girard, 2006 [1932]b; Hamilton, 1975 [1934]; Céspedes del Castillo, 1945; Chaunu, 1955-1959; García Fuentes, 1980). El rutilante éxito de esta visión de la Carrera de Indias en clave economicista obedeció, como es bien sabido, a varios factores, a veces concomitantes. Por un lado, el influjo de lo mercantil fue resultado de la primacía que ostentaron el materialismo histórico y la Escuela de Annales en la academia extranjera y aun española desde el tramo central del XX en adelante. Y no es para menos, porque los estudios de corte económico lograron elaborar una explicación global y satisfactoria a la Carrera de Indias como problema histórico.

Ya en la década de los ochenta, sin embargo, fue perceptible el agotamiento progresivo de los paradigmas de Annales y la irrupción de una Historia social y cultural vinculada a los postulados de la microhistoria italiana. Fue cobrando sentido aquella expresión de que «hay Carreras de Indias y Carreras de Indias» (García-Baquero, 1992: 12), al compás de la proliferación de nuevas corrientes de estudio: la Historia política, la Historia institucional, la Historia de la contabilidad, la Historia del Derecho o, recientemente, la Historia de los mecanismos de control de la corrupción aplicados por el propio poder.

Pero ni siquiera la irrupción de renovadoras ópticas ha conseguido quebrar la atención concedida a los intercambios comerciales, volviéndose la mirada en aquellos grupos sociales conceptualizados como «burguesía de los negocios» u hombres de negocios, en los que la biografía o la disección familiar han tenido hasta la fecha fuerte presencia. Realmente, es y será muy difícil desprenderse de los enfoques comerciales y macroeconómicos de la Carrera de Indias, al haber sido la producción e importación de metales preciosos trascendentales en la comprensión de la modernidad temprana. De una mano, la producción argentífera y posterior arribada a Europa de las «remesas de Indias» fue, sin duda, un episodio esencial en la gestación de una incipiente economía global y génesis del capitalismo, lo que condujo a que diversos investigadores invirtiesen grandes esfuerzos en la confección de estudios estadísticos y seriados (Hamilton, 1975 [1934]; Domínguez Ortiz, 1969: 562-585; Morineau, 1985). De otra parte, las fluctuaciones del comercio y en especial la evolución de las remesas depositadas en la Sala del Tesoro de la Casa de la Contratación se tornaron en uno de los ejes para el discernimiento de la política exterior de la Casa de Austria a lo largo de los siglos XVI y XVII, sintetizado por Antonio Miguel Bernal, «qué duda cabe que el principal activo disponible por Castilla para atender los costes del Imperio venía determinado por la capacidad de crédito que para la Hacienda pública española suponían las remesas» (Bernal, 2005: 420). Esta constatación entraña una dosis de verdad, pero también no poca inexactitud. El tesoro americano fue un elemento indispensable para el sostenimiento crediticio de la Monarquía, es cierto, pero siempre contribuyó con una fracción de las cantidades devueltas a los banqueros con los que se habían suscrito los asientos para el cumplimiento de las provisiones generales (Álvarez Nogal, 1997; Marcos Martín, 2006: 173-253; Díaz Blanco, 2013), esto es, los compromisos de la maquinaria bélica española.

Comparativamente, otra de aquellas Carreras de Indias a las que aludía García-Baquero, «la de los soldados», la de los hombres que protegieron los tesoros del rey y particulares, imprescindibles para el desarrollo de la primera economía global y mantener engrasado el músculo financiero de la Monarquía Católica, ha quedado en un segundo plano. Fue Antonio Domínguez Ortiz el pionero en subrayar en 1980, con motivo de su discurso de investidura como doctor honoris causa por la Universidad de Sevilla, la pertinencia de abordar otra Historia social de la Carrera de Indias bajo los presupuestos que requería el siglo XX, teniendo a generales y almirantes como vértice (Domínguez Ortiz, 2010: 75-89).

La Carrera de Indias no hubiera sido posible sin la concurrencia de otros grupos aparte –que no al margen– de los cargadores a Indias: proveedores, la marinería y su

oficialidad, los constructores de navíos, maestros de plata, médicos, capitanes generales y almirantes, sin pasar por alto al Tercio de Galeones. Todos ellos constituyeron así piezas indispensables del cosmos humano que rodeaba a la contratación con Indias y mantenían el pulso de la Carrera. Sin ellos, la Carrera de Indias como sistema comercial hubiera sido inconcebible.

No obstante, sería Fernando Serrano Mangas, con sus estudios sobre las armadas y flotas en el siglo XVII y los galeones de la plata (Serrano Mangas, 1985, 1989 y 1992), el precursor a la hora de esbozar con notable acierto algunas de las piezas maestras de su dimensión militar: la Armada de la Guarda e, inserto en esta, el Tercio de Galeones. Serrano Mangas y Pablo E. Pérez-Mallaína retomaron la apuesta de Domínguez Ortiz por el descubrimiento de los capitanes generales y almirantes –este último con la ejecución de diversos trabajos biográficos– (Serrano Mangas, 2006: 187-192; Pérez-Mallaína, 2002: 69-82; 2007: 285-352; 2009a: 159-172; 2009b: 299-318; 2010: 319-344; 2022: 251-286). Por su parte, Francisco Andújar Castillo también se ha visto atraído por los altos mandos de la Carrera de Indias, resaltando su reverso mercantil y sus aportaciones dinerarias en forma de préstamos al sostén financiero del aparato militar (Andújar Castillo, 2016: 265-286; 2018: 239-261). En paralelo, José Manuel Díaz Blanco arrojó más luz tanto cuantitativa como cualitativamente a la conexión entre la profesión militar y tales préstamos en la segunda mitad del XVII (Díaz Blanco, 2015: 117-138).

Otras aproximaciones al rostro militar de la Carrera de Indias han ahondado en episodios concretos. La defensa de las comunicaciones entre Castilla y las Indias durante los primeros decenios del reinado de Felipe IV y la correspondiente respuesta de la Monarquía al desastre de Matanzas de 1628 fueron analizadas por Carla Rahn Phillips tomando como protagonistas seis galeones construidos por el asentista Martín de Arana (Rahn Phillips, 1991). Esta misma autora, al igual que Serrano Mangas, dedicaron dos monografías a los respectivos naufragios del galeón Nuestra Señora del Juncal y el San José (Rahn Phillips, 2010; Serrano Mangas, 2012). Un síntoma del atractivo de la temática es la frecuencia con la que se siguen produciendo incorporaciones a la bibliografía. El libro de Vicente Pajuelo Moreno en torno a la Armada de la Guarda perdida en 1605 apreció cómo la estructura del aparato militar de la Carrera de Indias quedó cristalizada para 1591 a raíz del asiento de la avería concertado entre la Monarquía y el Consulado (Pajuelo Moreno, 2021). Por otro lado, hace unos años apareció una monografía del coronel Francisco Javier San Martín de Artiñano centrada en el Tercio de Galeones. La obra de este marino, realizada mayoritariamente con base en fuentes indirectas, tuvo por gran mérito frente a trabajos previos plantear el dispositivo defensivo transatlántico –del que la Armada de la Guarda y el Tercio de Galeones eran piedras angulares– como un sistema con voluntad de permanencia (San Martín de Artiñano, 2015). Podría antojarse una confirmación del todo intranscendente, una obviedad, pero parece evidente que ni el gran público ni porción de la historiografía más especializada están familiarizadas con este aparato militar, su carácter permanente y su funcionalidad. No deja de ser llamativo que aun después de la publicación de las obras de Serrano Mangas y Pérez-Mallaína entre los ochenta y noventa un autor para nada desconocedor de la Carrera de Indias como el profesor

PRIMERA PARTE

LA INFRAESTRUCTURA MILITAR DE LA CARRERA DE INDIAS

CAPÍTULO I:
UNA PRESENTACIÓN PRELIMINAR DE LOS MILITARES
EN LA CARRERA DE INDIAS

«DOMINIO UNIVERSAL», GUERRA ECONÓMICA, RIESGO
EN EL OCÉANO Y MUNDIALIZACIÓN

La Monarquía Católica fue el conglomerado político más vasto y complejo del siglo XVII, el último exponente de una genealogía de poderes que se remontaba milenios atrás y que no se ha detenido hasta la fecha actual. Bajo la perspectiva de un individuo leído de aquella centuria, el pasado humano luego de la Creación, en efecto, había estado pautado, desde los imperios iniciales de Acad y Egipto pasando a Persia, Macedonia, Roma, Constantinopla o los grandes califatos omeya y abasí, por dilatadas estructuras de dominación. Sin embargo, en la Edad Moderna temprana, el poder acumulado por la rama española de la Casa de Habsburgo representaba una novedad histórica imposible de soslayar. La Monarquía, como reconoció admirativamente el italiano Tommaso Campanella, se extendía desde la salida del sol hasta el ocaso, desde el este al oeste, con posesiones repartidas por los cuatro continentes conocidos en aquel momento: Europa, África, América y Asia (Gaudín, 2017). Los Austrias de Madrid gobernaban lo que algunos contemporáneos y apologistas en aquella centuria denominaron no sin un toque de lirismo «las cuatro partes del mundo». Pero Campanella constató agudamente lo fundamental, que nunca antes ningún príncipe o república había regido sobre territorios separados por tan imponentes masas de agua, los océanos.

La seguridad de los océanos y las rutas comerciales que enlazaban esas «cuatro partes del mundo» fue algo más que un tópico de la literatura arbitrista hispana. Pensadores de la talla de Martín González de Cellorigo, Juan de Mariana, Sancho de Moncada, William Semple o Juan de Palafox, descritos a veces como «arbitristas del mar», advirtieron que la conservación de la Monarquía, la protección de las comunicaciones y el comercio, y, en fin, la disminución de los riesgos que entrañaban las navegaciones demandaba el desarrollo naval y marítimo.

El control de los océanos y la obsesión por la mitigación de los riesgos que comportaban los periplos transoceánicos no era fruto del capricho de las mentes más preclaras del siglo xvii. Neerlandeses, ingleses, franceses, lusos o castellanos eran conscientes de que vivían un periodo caracterizado por la acentuación de los antagonismos. Los estadistas al servicio del Rey Católico convivían, de hecho, con un temor muy real, y era el de que a su señor se le estaba escapando aquel «dominio universal» que con cierta soltura había acaparado apenas unas décadas atrás (Parker, 2006: 19-169). Si el siglo precedente había sido una era de descubrimientos en que España había gozado de una primacía escasamente discutida, afianzando su predominio sobre rutas y nodos comerciales, el xvii fue lo que, eufemísticamente, un autor ha valorado como «an age of seconds contacts, when sites of first encounter were turning into places of repeated meeting» (Brook, 2009: 8). Aquella no era una perspectiva halagüeña para una Monarquía compuesta por portugueses y castellanos, dos naciones que se habían repartido sin reservas el orbe hacía más de cien años. Aquellos «segundos contactos» tenían una segunda lectura para los españoles, muy distinta a la que podían albergar los habitantes de Ámsterdam, Londres y París. Porque si el siglo xvii fue una época de segundos encuentros e intensificación de estos, ello quería decir que, como poco, una parte del pastel poseído por los españoles pretendía ser disfrutado por otras potencias.

Algunos historiadores defienden que las conexiones globales de las que las personas del siglo xxi son partícipes arrancaron en un intervalo muy concreto de la Edad Moderna, que medió entre las postrimerías del siglo xv y la primera mitad del xvi. A este fenómeno se le han adjudicado una multiplicidad de denominaciones –todas ellas sujetas a matices historiográficos e ideológicos– Globalización, Primera Globalización, Globalización Temprana o Globalización arcaica. Para algunos autores, no cabe la menor duda, los pueblos ibéricos del siglo xvi fueron protagonistas en el despliegue de una conectividad a escala planetaria (Gruzinski, 2010) y cuyos nexos venían a coincidir con las rutas forjadas en lo que habría sido una centuria tan prodigiosa como brutal. Pero al esbozar los primeros trazos de la globalización y la modernidad, la Monarquía Católica habría catalizado unas tendencias que, a la postre, le habría sido imposible domeñar y contrarrestar. Y es que uno de los rasgos de las «globalizaciones» reside no en vano en su capacidad de alterar no solamente aquellas áreas que más activamente contribuyen a su desarrollo en un principio –y no siempre positivamente–, sino la de otras que acaban por convertirse en imprevistas beneficiarias –según se mire– de las nuevas conectividades, interdependencias y sinergias labradas a lo largo y ancho de la malla global. Las globalizaciones, parece ser que, a consecuencia de su naturaleza multifocal, pueden derruir los imperios. La globalización ibérica impulsada por Castilla y Portugal, de acuerdo con el profesor Yun Casalilla, tendría un reverso «corrosivo» para la Monarquía Católica, seguramente de manera similar a lo que le aconteció a los andamiajes políticos que le precedieron y le sucederían después. Esta «globalización corrosiva» disolvió el potencial político y económico de la Monarquía, cristalizó el desarrollo de oligarquías locales y regionales que se traducían en espacios de negociación –véase la fuga de plata altoperuana y mexicana que iba a parar a China en vez de a la Península, contraviniendo los cauces

militares, tempranamente las pesquisas secretas pusieron la mira en profesionales de la guerra como Miguel de Echazarreta, Fernando de Sousa y Mateo de Vesga,²⁷ por décadas militando en las armadas. Como también lo subrayaron individuos afines a la Junta de Armadas. Un memorialista advertía a comienzos de los años treinta de que se estaban concediendo plazas de almirantes a «mercaderes de fardos y de negros».²⁸ A medida que fue transcurriendo la primera mitad del XVII, y muy en particular durante el valimiento de Olivares con su fiscalidad extraordinaria sobre la contratación de la Carrera, el contrabando y fraude a este aparejado fue incrementándose. Esta voluntad de ejercer un «infrarregistro» de mercaderías y metales preciosos lanzó a la palestra a generales, almirantes y capitanes de mar y guerra de los galeones. A ojos de muchos comerciantes, estos hombres, en calidad de encomenderos, debieron convertirse en un instrumento con el que burlar el andamiaje fiscal, atentando contra los intereses de la Monarquía y los administradores de los asientos de la avería. Comprensiblemente, en la primera mitad del XVII arrecieron las propuestas dirigidas a obstaculizar el tráfico ilícito acometido por generales, almirantes y capitanes de mar y guerra (Tabla 1).

Tabla 1

Disposiciones planteadas y/o aplicadas para frenar el comercio ilícito cometido por los militares de la Carrera de Indias

<i>Medidas</i>	<i>Fecha</i>	<i>Fuente</i>
Prohibición de hacer camarotes en los galeones ni sobre las cámaras de popa, ni bajo las escotillas	22-2-1613	AGI, Indiferente General, 2497, L. 10
Fianza de 2.000 ducados previa ocupación de los puestos por los capitanes de mar y guerra	18-3-1618	Veitia Linaje, L. II, Cap. I, Punto 8
Propuesta para que las compañías no sean perpetuas, sino anuales	28-1-1619	AGI, Indiferente General, 1140
Propuesta de los administradores de la avería para que las compañías del Tercio de Galeones se intercambien con las de La Mámora y Larache	23-11-1621	AGI, Indiferente General, 1142
Recomendación del Consulado de no concentrar el mando único de los galeones en los capitanes de mar y guerra	23-11-1621	AGI, Indiferente General, 1142
Que se tome residencia a generales, oficiales y ministros de la Armada de la Guarda	20-8-1625	AGI, Indiferente General, 2498, L. 13

²⁷ Resultado de la pesquisa secreta de Tomás de Carleval en 1619, Sevilla, 26 de enero de 1619, AGI, Indiferente General, 1119.

²⁸ «Memoria de cosas importantísimas que debe Su Majestad remediar en la Armada Real de la Guardia de las Indias», circa 1632. AGS, Guerra Antigua, 1005.

Juramento o pleito homenaje impuesto a la oficialidad de no traer de Indias oro, plata ni mercaderías fuera de registro	2-5-1631	AGI, Indiferente General, 2499, L. 15
Propuesta de que el salario de los militares no sea fijo, sino en función de lo recaudado en concepto de avería	27-5-1631	AGI, Indiferente General, 1871
Compañías añales desde 1635, aunque algunas prorrogables	circa 1635	AGI, Indiferente General, 1874
Repetición de mandato de pleito homenaje	29-5-1640	AGI, Indiferente General, 2501, L. 18
Reformación de 6 compañías del Tercio de Galeones	1-3-1650	AGI, Indiferente General, 2502, L. 22

Parte de este arsenal normativo fue diseñado –comúnmente rechazado o adoptado tardíamente por la polisinodia madrileña– por los administradores de los asientos de la avería, esto es, los hombres de negocios en teoría menos interesados en que se concluyese este derecho. La mayoría de las propuestas perseguía impedir la elaboración de estructuras perecederas en el galeón; establecer una suerte de *checks and balances* en la nave con la recuperación de las capitánías de mar o el incremento de potestades de los maestros de plata; limitar por defecto el tiempo de servicio de los oficiales; o imponer sobre esta misma oficialidad mecanismos de control de la corrupción serios. Aquella legislación emitida por la Corona estaba condenada al fracaso, conforme más agentes enclavados en la Baja Andalucía fueron más proclives a amparar las prácticas ilícitas que a respetar lo estipulado en los asientos de la avería o acatar el ordenamiento jurídico que fundamentaba el «monopolio compartido». Algunas normas eran verdaderamente pintorescas, como el juramento de no incurrir en prácticas ilegales, o pleito homenaje, de reminiscencia medieval, al que habían de someterse los militares antes de tomar posesión de su cargo.²⁹ Como una evidencia palpable de la quiebra de los cimientos que habían sustentado el aparato militar de la Carrera explicados en páginas previas, uno de los hombres de negocios más conspicuos de la Sevilla de los años cuarenta, Tomás Mañara (Díaz Blanco, 2012: 186-189), avisaba que ni las visitas y residencias a generales ni almirantes, ni menos aún la prevención del pleito homenaje, habían puesto coto al desvío de los metales preciosos y el infrarregistro.³⁰

²⁹ Juan de Solórzano Pereira, *Política Indiana*, Madrid, Diego Díaz de la Carrera, 1647, L. 5, Cap. 18, 924-926. José de Veitia Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, Juan Francisco de Blas, 1672, L. 2, Cap. 2, Punto 9, 30-31.

³⁰ Consulta del Consejo de Indias. Madrid, s.f. AGI, Indiferente General, 761.

CAPÍTULO II:
LAS BASES TERRITORIALES DEL APARATO MILITAR
DE LA CARRERA DE INDIAS

LA ANDALUCÍA OCCIDENTAL

La Monarquía desarrolló instituciones ya fuera en la Corte, o bien en Sevilla, que específicamente organizaban el aparato militar de la Carrera de Indias, o intervenían, más o menos directamente, en alguno de sus resortes. Toca ahora fijar más ampliamente la atención en el espacio territorial, la Baja Andalucía, que proveía los recursos humanos y materiales indispensables para el mantenimiento del sistema defensivo transatlántico, la Baja Andalucía. Este marco geográfico, la Baja Andalucía, o Andalucía Occidental, se correspondía en el siglo XVII con unos límites regnicolas bastante definidos: el reino de Sevilla, el reino de Córdoba y una porción del reinado de Jaén. En la actualidad, los autores suelen identificar, *grosso modo*, esta delimitación histórica con las contemporáneas provincias andaluzas de Huelva, Cádiz, Sevilla y Córdoba (Salas Almela, 2007: 13-59).

A comienzos de la centuria, una de las características de la región era la naturaleza mercantil de su economía y su inserción en las grandes redes comerciales europeas. Esta prominencia como nodo comercial se remontaba, como poco, al periodo bajo-medieval, pero en la Alta Edad Moderna respondía significativamente a su conexión, sancionada por la Corona entre fines del XV y principios del XVI, como privilegiada puerta de entrada al imperio indiano (Salas Almela, 2007: 13-59). Este volcamiento mercantil venía dado, en buena medida, por la notable urbanización que presentaba. En la Andalucía Occidental se hallaban algunas de las ciudades más importantes de la Corona de Castilla y aun de la Península ibérica: Sevilla, Córdoba, Jerez de la Frontera y Cádiz (Iglesias Rodríguez, 2018a: 55-98). Urbes, todas ellas salvo la última, poseedoras de extensos alfoques capaces de nutrir agrícola y demográficamente su crecimiento demográfico y urbano, sosteniendo a la par su dimensión mercantil. Esta malla urbana; su estratégica ubicación en el suroeste peninsular, a caballo entre el «mediterráneo-atlántico» por poniente y el mar Mediterráneo al oriente (Bustos Rodríguez, 2005: 61); y el com-

CAPÍTULO IV

LAS DIMENSIONES DEL APARATO MILITAR DE LA CARRERA DE INDIAS Y SU FINANCIACIÓN EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVII

LOS ASIENTOS DE LA AVERÍA

Los asientos de la avería fueron contratos sinalagmáticos concertados entre la Monarquía y unos particulares –por lo general, los integrantes del Consulado de Cargadores a Indias o individuos próximos a este–, quienes acordaban, a cambio del adelanto de las sumas necesarias para el despacho del dispositivo naval y la asunción de algunas de las tareas relacionadas con los aprestos, recaudar el derecho del mismo nombre. Los particulares y la Corona se comprometían, otorgándose ambas partes derechos y obligaciones, bajo unas precisas capitulaciones recogidas en estos asientos. Estos contratos no dejaban de ser un negocio, en el que los particulares, o sea, los asentistas, esperaban lograr un atractivo margen de beneficio entre la renta orientada al esfuerzo militar y la cantidad realmente recaudada.

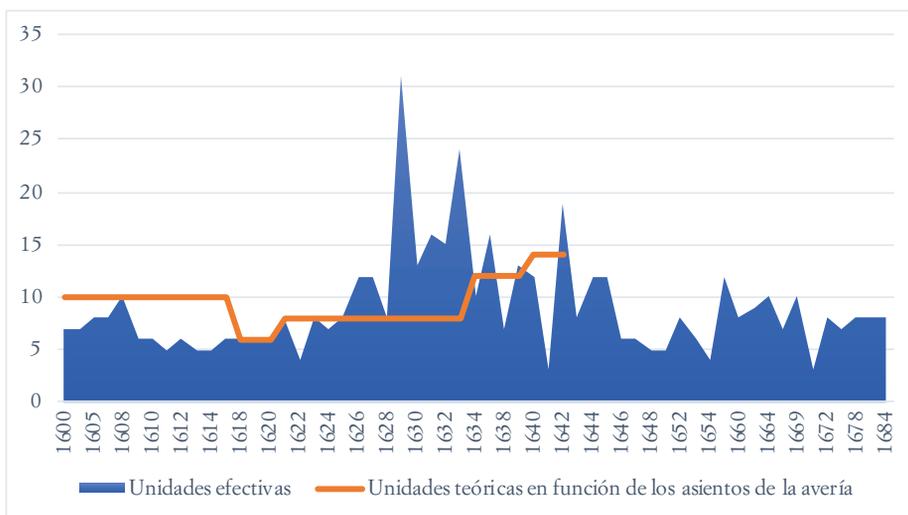
Se ha barajado como una de las causas que llevaron a la Monarquía a recurrir a este sistema de financiación su voluntad por desligarse de los «problemas» y «engorros» de la gestión directa (Serrano Mangas, 1989: 290-291). Conviene matizar, sin embargo, que la Corona jamás renunciaría a fiscalizar las cuentas de la avería (Díaz Blanco y Hernández Rodríguez, 2021: 23-45), como tampoco a vigilar, e incluso castigar, al Consulado, como atestiguan las dos visitas emprendidas sobre esta institución en el siglo XVII. La confianza de la Monarquía en las virtudes del sistema de asientos no ha de opacar otra realidad, la de que en no pocos intervalos la administración de la avería sería retomada por la Casa de la Contratación. Entre 1591 y 1642, casi exactamente medio siglo, se concertaron un total de nueve asientos. Aparte, el Consulado costeó los aprestos de 1631 y 1633, independientemente de la ausencia de estos (Serrano Mangas, 1989: 295).

No todos estos contratos pueden ser considerados exitosos. El asiento de Núñez Correa fue negociado por una década –pero, entre la férrea oposición del comercio sevillano a su figura, y un desafortunado evento como fueron los naufragios de 1605–,

al Consulado de Cargadores a Indias.¹⁸⁰ Ciertos desacuerdos con los dueños de los galeones e irregularidades en su diseño y estructura acabaron retirando de la operación a parte de la nómina de asentistas iniciales. No obstante, estas contrariedades no impidieron su sustitución por otros empresarios como el capitán Gaspar de Vargas, el cual aceptó los 5.300 ducados del asiento.¹⁸¹ El préstamo del galeón comportaba su promoción a capitán de mar y maestre de plata de este durante la travesía. Para un individuo célebre en los círculos de la Carrera por sus devaneos con el contrabando, el asiento significaba cubrir con un manto de legalidad sus maniobras más controvertidas. En estos tiempos, la empresa naval y la comercial se daban la mano.

Gráfico 2

Naves de guerra de alto porte empleadas en la Carrera de Indias, con especial atención a la Armada de la Guarda y algunas formaciones accesorias (1600-1684)



Fuente: Elaboración propia basada en AGI, Indiferente General, 760-764-766-769-779-781-783-784-1116- 1118-1121-1123-1124-1125-1128-1129-1131-1137-1140-1141-1144-1145-1149-1179-1870-1871-1872-1873-1874-2500, L. 17. AGI, Contratación, 3415-3416-3418-3419-3420-3479A-3490-3491-3542-3544- 3547-3548-3572-3582-3583-3584-3586-4793-4794-4795-4796-4797-4798. AGS, Guerra Antigua, 1009- 3153. Caballero Juárez, 1997: 347-372.

¹⁸⁰ «Lo que se asienta con los cinco galeones que se han elegido y embargado para servir en la Armada que ha de ir el año que viene de 1614 por la plata», Sevilla, 9 de octubre de 1613, AGI, Indiferente General, 1131.

¹⁸¹ «Relación de la gente de mar y guerra, y oficiales, que han de llevar los cinco galeones y tres pataches de la Armada [de la Guarda] que ha de ir a las Indias el año que viene de 1614 por la plata y oro de S.M. y particulares», Sevilla, 29 de octubre de 1613, AGI, Indiferente General, 1131.

SEGUNDA PARTE

LA GENTE DE GUERRA DE LA CARRERA DE INDIAS

CAPÍTULO VI
LA OFICIALIDAD DE LAS ARMADAS
DE LA CARRERA DE INDIAS

EL GOBERNADOR DEL TERCIO DE LA ARMADA DE LA GUARDA
Y LOS CABOS DE GALEONES

Se denominaban «cabos», «cabos de galeones», «capitanes de mar y guerra», «capitanes de mar e infantería» o, incluso, «alcaldes de los castillos»,³⁸⁸ a los capitanes de los bajeles de guerra de la Carrera de Indias. Los capitanes de mar y guerra o cabos eran cabezas de la nave a su mando, jefes supremos de la tripulación, tanto de la marinería, como de la gente de guerra, esto es, la infantería y artilleros embarcados. En el caso concreto de los capitanes del Tercio de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, así como de los capitanes de las capitanas y almirantas de las flotas de Nueva España y Tierra Firme, cada uno de ellos tenía bajo su responsabilidad una compañía de infantería española que guarnicionaba el bajel. En cuanto a los capitanes de los pataches, también se les distinguía en ocasiones con el título de capitán de mar y guerra y la jefatura a bordo de «ramos de infantería» o, lo que es lo mismo, «trozos» de otras banderas. No obstante, los capitanes del patache de la Margarita tuvieron a su cargo en la segunda mitad del XVII una compañía de infantería completa, en correspondencia, como se vio, al aumento del tonelaje de un navío que, no en vano, era ya por aquel entonces un galeón en toda regla.

Afirmaba el presidente de la Casa de la Contratación, Francisco de Tejada y Mendoza, que la protección de los galeones de la plata a manos de sus alcaldes era de más importancia que la conservación de una gran provincia.³⁸⁹ Esta calificación de alcaldes puede resultar en la actualidad arcaica, pero se ajustaba a la perfección a la percepción del combate naval a comienzos de la centuria. Los españoles, pero

³⁸⁸ Carta de Francisco de Tejada a la Junta de Guerra de Indias, Sanlúcar, 6 de mayo de 1617, AGI, Indiferente General, 1136.

³⁸⁹ Carta de Francisco de Tejada a Fernando Carrillo, Sevilla, 22 de mayo de 1618, AGI, Indiferente General, 1137.

igualmente otros pueblos marineros como los ingleses, consideraban a un navío de gran porte de la naturaleza del galeón una verdadera fortaleza flotante artillada y defendida por soldados y artilleros. Y como tal, todos ellos estaban a la orden de un castellano o alcaide (Davies, 2016: 94). Así pues, de un capitán se esperaba que, desde los alcázares, al pie del árbol mayor, o desplazándose por la cubierta dirigiese a su tripulación, disponiendo que cada cual guardase su puesto, ordenando «quién se ha de mover» porque, después de todo, «en la mar se pelea a pie».³⁹⁰ Un dibujo conservado en el Museo Naval, atribuido al que fuera capitán de mar y guerra, gobernador del Tercio de Galeones, y capitán general de la Armada de la Guarda, Juan de Echeverri, muestra las posiciones que el capitán de mar y guerra del galeón se debía asegurar que guardasen el alférez, sargento, cabos de escuadra, infantes y artilleros en la cubierta y gavias de la nave en caso de zafarrancho de combate. El cometido del capitán era ese, conocer y apostar a los subordinados de su dotación en las baterías de la cubierta principal, en las del castillo y la toldilla, quiénes habían de aprestarse para el subsecuente abordaje, aquellos que se ocuparían de apagar los incendios, los que retirarían a los heridos, etc. (Blanco Núñez, 2012: 315-386). Estas y otras ocupaciones, tales como estar al tanto de los bastimentos que almacenaba el galeón, saber los insumos y munición guardados en los pañoles y, no menor, la cuantía de su soldadesca, se remontaban a una larga tradición marinera plasmada en célebres tratados (Vicente Maroto, 1998: 194).

La Monarquía, en su afán por controlar los entresijos del aparato militar de la Carrera de Indias en las décadas iniciales del XVII, despachó buen número de instrucciones destinadas a clarificar los pormenores de la profesión. Dos asuntos coparon las preocupaciones de la Corona: el criterio a la hora de establecer las designaciones de los cabos de galeones en la Armada de la Guarda y el absentismo de las plazas, tan común en los ejércitos europeos de la época. Aunque es probable que la antigüedad de los capitanes pesase en la elección del galeón en el que les tocaría mandar por parte de los capitanes generales de la Armada de la Guarda antes de esa fecha, por cédula de 19 de marzo de 1614 promulgada por la Junta de Guerra de Indias se ordenaba a los segundos que, a fin de poner fin a las incesantes disputas en este orden, señalasen los galeones respetando estrictamente el tiempo de servicio de cada uno de los capitanes. Sucesivamente, el capitán más antiguo escogería el galeón de su preferencia, hasta llegar el turno a los capitanes más modernos, en los cuales recaería la capitana y la almiranta de la armada respectivamente. En el hipotético caso de que hubiera más compañías que galeones, «el más nuevo» habría de contentarse con embarcar sin ostentar la capitania efectiva del bajel, habiendo de esperar a que vacase la plaza.³⁹¹ En 1616, Tomás de Larraspuru informaba a Felipe III del cumplimiento de la medida.³⁹² Sea como fuere, los problemas persistieron, fundamentalmente como consecuencia

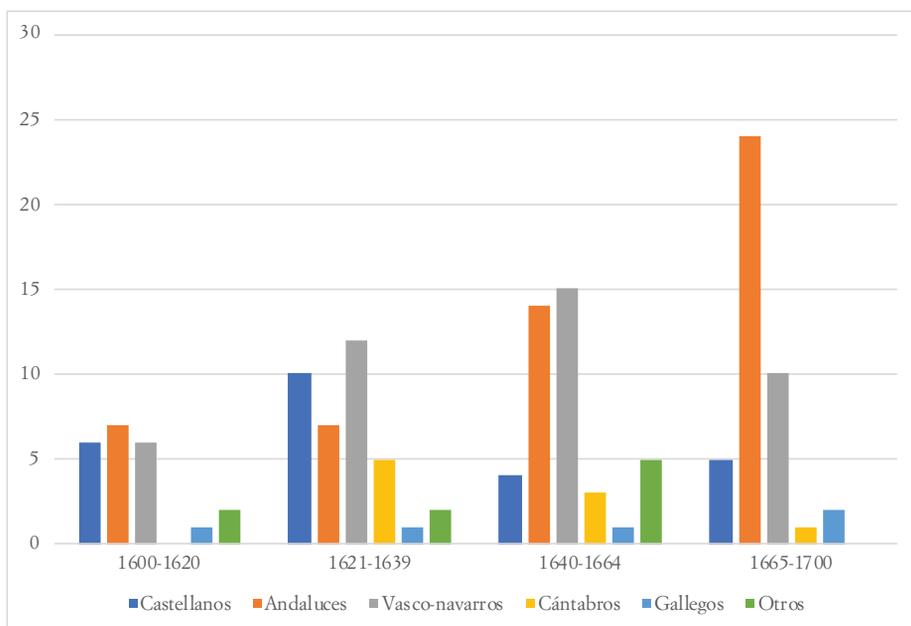
³⁹⁰ Carta de Alonso de Chaves Galindo a Felipe III, Sevilla, 12 de septiembre de 1607, AGI, Indiferente General, 1123.

³⁹¹ Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 15 de diciembre de 1616, AGI, Indiferente General, 1868.

³⁹² Carta de Tomás de Larraspuru a Felipe III, desde la capitana, 10 de abril de 1616, AGI, Indiferente General, 1135.

Gráfico 7

Evolución del origen geográfico de los capitanes del Tercio de la Armada de la Guarda



ESTÍMULOS DE LA MILICIA EN LA CARRERA DE INDIAS

¿Qué impulsaba a estos hombres a iniciarse en la milicia, embarcándose, muchos de ellos al principio como simples soldados, en los bajeles de las armadas atlánticas, o sirviendo en las fuerzas terrestres de la Monarquía desperdigadas por Europa? Bastantes de estos individuos pertenecían a familias hidalgas, de la baja nobleza, acostumbradas a medrar por medio al servicio al soberano.

El desarrollo de la carrera militar por parte de estos sujetos, de esta manera, no ha de ser comprendido como un acto unilateral fruto solamente de la voluntad personal –algo incomprensible, por otro lado, en una sociedad tan corporativista y comunitaria como la del Antiguo Régimen– sino como un resorte más de las estrategias de sus parentelas en aras de captar rentas, honores y demás mercedes de su dispensador por antonomasia, el monarca. Los años de servicio, los sacrificios soportados y la sangre derramada en batalla comportaban la concesión de recompensas y mercedes por el rey. De cualquier forma, tales mercedes no eran tenidas como un acto exclusivamente volitivo del soberano, sino más bien como el desenlace de una suerte de obligación contractual entre este y su servidor.

En este sentido, los servicios de un sujeto, pero no solo de este, sino de todo un linaje desde tiempos pretéritos, eran percibidos como «cosas dignas de memoria y de grande remuneración, por lo que se esperaba recompensa» (Thompson, 2012: 283-296). Estas obligaciones contractuales en las que unos vasallos ejecutaban aquellos designios del Rey Católico que él, desde la distancia, era incapaz de asumir, en con-

CAPÍTULO VII

EL SOLDADO DE LA CARRERA DE INDIAS

Profundizar en la figura del soldado de la Carrera de Indias no es tarea fácil.⁶¹⁷ Como sujeto histórico, más allá de su mayor o menor relevancia, podría en primera instancia afirmarse que este pertenecía a lo que determinada historiografía ha venido a denominar las clases subalternas, o subordinadas (Burke, 2009 [1978]: 17). Por consiguiente, el soldado ha dejado a la posteridad un tenue rastro de su vida, de su acontecer, opacado por otros grupos de ese universo social que era la Carrera. Es difícil de discutir que, en el contexto de la Edad Moderna, son objetos históricos mucho más asumibles documentalmente aquellos que conformaban el estamento privilegiado, los adinerados, los que acumulaban significativas cuotas de poder, o los que escribían. Más allá de cualquier otra consideración, es el que hilvana palabras quien deja impresa su visión del mundo y el que, indefectiblemente, se convierte en el protagonista del ayer, sentando la base de la memoria de las generaciones futuras. En este sentido, el recorrido historiográfico del soldado en el marco del aparato militar de la Carrera de Indias es paradigmático, sobre todo si se contrapone al ápice de ese organigrama defensivo, los generales y almirantes. Estos individuos, con su atrayente jerarquía, han concitado un notable interés por parte de los estudiosos.

Por el contrario, esa sed de conocimiento no se ha extendido a la base del aparato militar, el soldado, mucho más humilde, casi siempre anónimo y, en primera instancia, insignificante. Ciertamente, el tratamiento que la historiografía ha otorgado al soldado de la Carrera de Indias dista de ser un excepcionalismo, a pesar de que profesiones más o menos equivalentes, por ejemplo, los remeros de las galeras mediterráneas, sí poseen trabajos monográficos (Lo Basso, 2003).

La difusa imagen de este *milite* conviene encuadrarla en una problemática más amplia, la carencia de trabajos en torno al soldado de la Monarquía Católica durante los siglos XVI y XVII. Es verdad que, desde la obra de Padu, 1984, varias publicaciones han resaltado la complejidad de estos individuos a sueldo del rey (Saavedra Vázquez, 1994: 271-286; Sánchez Ramos, 1995: 357-388; Bravo Caro, 1998: 173-211; White, 2001: 19-46 y 2002: 1-38; Saavedra Vázquez, 2003: 27-57; Thompson, 2003: 17-38; Saavedra

⁶¹⁷ Algunos elementos de este capítulo han sido desarrollados a partir de varias publicaciones previas de nuestra autoría (Hernández Rodríguez, 2021b: 2041-2056; 2024: 32-61).

Vázquez, 2006: 225-253 y 2013: 373-400), conviniendo sus autores en «lo poco que en realidad sabemos del soldado del imperio» (Thompson, 2013: 448-471) y, en resolución, lo mucho que todavía resta por comprender de su sociología (Rodríguez Hernández, 2011: 315; Recio Morales, 2021: 177-192).

Esta constatación, por sí sola, no estaría exenta de significancia. Sin embargo, más importante es señalar que el grueso del aparato militar de la Carrera de Indias se fundamentaba en miembros de estos grupos más desdeñados por la historiografía, marineros, artilleros y (Cossart, 2021), en efecto, soldados. Sin soldados, no es exagerado afirmar que no hubiera habido armadas, resultando una entelequia proteger la plata del rey y particulares, sin olvidar otras muchas mercaderías. Esta simple reflexión coloca a la figura del soldado en una situación mucho más prominente que de partida. A lo largo de este estudio, se ha tratado la multiplicidad de agentes que estaban comprometidos en la financiación, organización y protección de este dispositivo militar. Diversos grupos de interés estuvieron conectados con el sistema de armadas: magnates territoriales como los duques de Medina Sidonia, corporaciones como el Consulado de Cargadores a Indias, hidalgos de distintos reinos y provincias de la Península, etc. La relación de estos grupos con la Monarquía a fin de dar forma a una estructura militar desafiante y exigente, tan necesaria como una carga tanto para las oligarquías locales como para el resto de súbditos del rey, es la historia de las armadas durante el XVII. Pero en esa dialéctica constante falta por diseccionar un último grupo, del que el soldado es ejemplificador. Ningún operativo militar es susceptible de desarrollarse por largo tiempo sin que incluso los estratos inferiores participantes en el mismo no obtengan beneficios de este. Si hubo soldados dispuestos a embarcarse en las armadas de Indias es, básicamente, porque la empresa resultaba atractiva para ellos. De cualquier forma, dicho comentario requiere responder a dos preguntas, 1) ¿quién o quiénes eran los soldados de la Carrera de Indias? Y, 2) ¿por qué tomaban la decisión de alistarse en el Tercio de la Armada de la Guarda y las compañías de las flotas de Nueva España y Tierra Firme?

ORIGEN, EDAD Y CATEGORIZACIÓN SOCIAL

El primer escollo que arrostrar a la hora de confeccionar un retrato del soldado de la Carrera de Indias reside en la sucinta, cuando no ambigua, definición que dan de él los corpus legislativos y obras de derecho político contemporáneas. Pareciera que ni a José de Veitia Linaje, en su *Norte de la Contratación*; ni a Rodrigo de Aguiar y Acuña y Juan Francisco Montemayor en los *Sumarios de la Recopilación General de Leyes de las Indias Occidentales*,⁶¹⁸ ni siquiera en la definitiva *Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias*, obra de Antonio de León Pinelo y Juan de Solórzano Pereira; les importase en demasía trazar la identidad de la soldadesca. Veitia se con-

⁶¹⁸ Rodrigo de Aguiar y Acuña y Juan Francisco Montemayor y Córdoba de Cuenca, *Sumarios de la Recopilación General de Leyes de las Indias Occidentales*, México, Francisco Rodríguez Lupercio, 1677. Estudio introductorio a cargo de Ismael Sánchez Bella, edición de la Universidad Nacional Autónoma de México-Fondo de Cultura Económica, 1994.

Este libro comenzó a editarse en el año 2024
y se terminó de imprimir el día
7 de enero de 2025.

