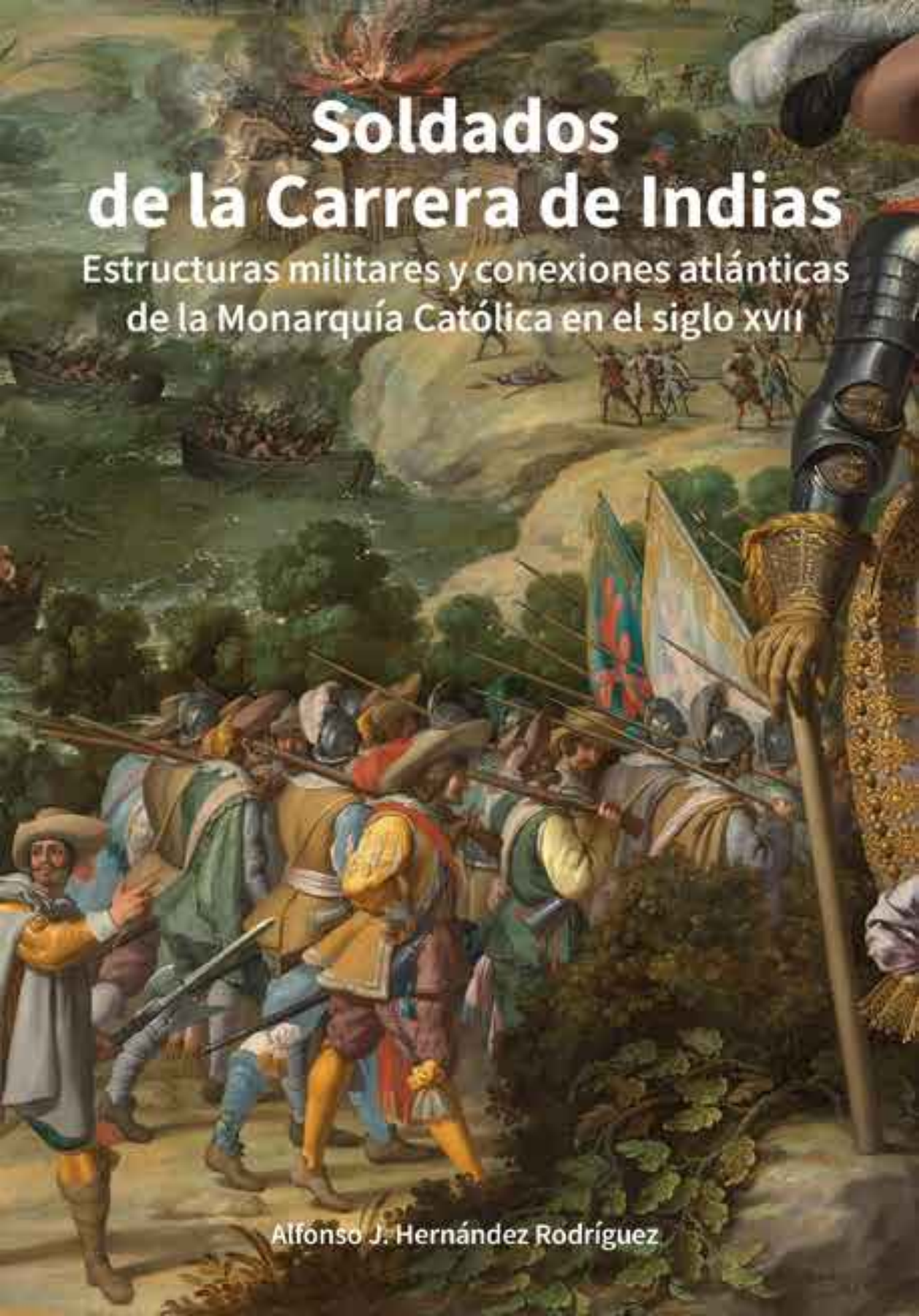


Soldados de la Carrera de Indias

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

Alfonso J. Hernández Rodríguez

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 Noguerol 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

ABREVIATURAS

AGI	Archivo General de Indias
AGS	Archivo General de Simancas
AHN	Archivo Histórico Nacional
AHPM	Archivo Histórico de Protocolos de Madrid
Prot.	Protocolo
AHPSe	Archivo Histórico Provincial de Sevilla
PNS	Protocolos Notariales de Sevilla
AHPC	Archivo Histórico Provincial de Cádiz
PC	Protocolos de Cádiz
AHMC	Archivo Histórico Municipal de Cádiz

AGRADECIMIENTOS

He contraído profundas deudas de gratitud durante los cerca de siete años de investigación que han, finalmente, culminado en la redacción y edición del presente libro. Las páginas que siguen no habrían sido posibles sin el apoyo económico e institucional que me proveyó un contrato predoctoral para la formación de doctores (PRE2018-085189), entre 2019-2023, subvencionado por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades del Gobierno de España. Para su concesión fue decisiva la confianza que en mí depositó el entonces director del Departamento de Historia Moderna de la Universidad de Sevilla, Juan José Iglesias Rodríguez, ejemplo de entrega y amor a la profesión y a quien espero no haber defraudado. Este contrato me permitió formar parte del Proyecto de I+D+i «La construcción de un mundo nuevo: circuitos económicos, dinámicas sociales y mediadores culturales en las ciudades atlánticas del sur de España, siglos XVI-XVIII» (HAR2017-85305-P) e integrarme como personal docente e investigador en dicho departamento, a cuyos miembros deseo recordar con aprecio. Un centro, la Universidad de Sevilla, al que siempre consideraré mi casa y llevaré en mi corazón, al cursar en él, aparte de mi doctorado, respectivos másteres en Estudios Americanos y Estudios Históricos Avanzados que enriquecieron mi formación.

De hecho, el origen de este estudio se remonta a 2017, cuando comencé la realización de un Trabajo de Fin de Máster sobre el apenas explorado Tercio de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, para el periodo comprendido entre 1598 y 1640. Su buena recepción por parte del tribunal compuesto por José Jaime García Bernal, Manuel F. Fernández Chaves y Fernando Campese Gallego y las perspectivas futuras que ofrecía la temática me decidieron a ampliar tanto el objeto de estudio como la cronología por medio de un proyecto de tesis doctoral. La tesis, codirigida por Juan José Iglesias Rodríguez y José Manuel Díaz Blanco, fue llevada a cabo en un contexto complicado, coincidiendo con la pandemia de COVID-19. Y aunque su desarrollo fue absorbente, gratificante y, por momentos, sumamente divertido, obligó en muchas ocasiones a redoblar los esfuerzos intelectuales, materiales y psicológicos inherentes a una investigación efectuada en tiempos menos recios. Si la tesis acabó, nunca mejor dicho, llegando a buen puerto, fue en buena medida gracias a la guía,

repleta de generosidad y sabiduría, de la persona que me ha enseñado el oficio de historiador y ahora considero un amigo, José Manuel Díaz Blanco.

Una tesis doctoral tiene bastante de periplo transoceánico, y como para los soldados de la Carrera de Indias del siglo XVII, implicó visitar otras ciudades, descubrir tierras desconocidas y conocer nuevas gentes. Esta obra se ha nutrido de innumerables conversaciones e intercambios con historiadores de Europa y América, algunos consagrados y otros cuya carrera académica, como la mía, apenas va empezando. Unos en las gradas de la Lonja de Sevilla y su Real Fábrica de Tabacos, otros a los pies del castillo de Simancas, e incluso en la Plaza de la Inmaculada Concepción "La Conchita" de Coyoacán, Ciudad de México. No quisiera, de este modo, dejar de mencionar a Vicente Pajuelo Moreno, Alfonso Jesús Heredia López, Javier Gómez Mesas, Rubén Gálvez Martín, Francisco Amor Martín, Rafael Duro Garrido, Francisco Javier García Domínguez, María Grove Gordillo, Germán Jiménez Montes, Alejandro García Montón, Flor Trejo Rivera, Rodrigo Gordoa de la Huerta, Antonio Real Botija, Bastien Carpentier, Brice Cossart, Luis Salas Almela, Ismael Jiménez Jiménez, Marta García Garralón, José Javier Ruíz Ibáñez, Ester Prieto Ustio, Cristina Hernández Casado, María Paula Corredor Acosta, Thiago Bastos, Nelson Fernando González Martínez, Katherine Quinteros Rivera, Patricio Vergara Undurraga, José Cabello Núñez, Linneth Suira Araúz, Santiago Yépez Suárez, Arturo Loyola Mayagoitia, Ahmed Deidán de la Torre y Eduardo Paredes Ocampo.

En este sentido, he de señalar también la fructífera pesquisa documental en el Archivo General de Simancas, Valladolid, allá por el otoño de 2021. Nunca podré olvidar el cálido apoyo brindado por Antonio José Rodríguez Hernández, sus consejos y valiosas sugerencias de cara al desenvolvimiento en los fondos simanquinos. Tampoco, su positiva acogida a una investigación sobre la dimensión militar de la Carrera de Indias que se proponía interpelar no solamente a las fuentes emanadas del Consejo de Indias y la Junta de Guerra de Indias custodiadas en Sevilla, sino la mucho menos atendida documentación producida a tal fin por el Consejo de Guerra y manejada por sus diversas secretarías de Mar y Tierra o la Junta de Armadas. Quiero expresar mi gratitud a Ana Amigo López y a todos los trabajadores de Simancas, inclusive a Isabel Aguirre Landa –cuya jubilación no le impide seguir acudiendo a la sala de investigación– por sus invaluables indicaciones. Un agradecimiento que aprovecho para hacer extensible al personal del resto de repositorios y bibliotecas consultados, por facilitar mi labor en una época marcada por las restricciones.

Por supuesto, debo tener unas palabras especiales para con las dos estancias de investigación entre 2021 y 2023 adscrito al Instituto Dr. José María Luis Mora de la Ciudad de México, bajo la dirección de Guillermina del Valle Pavón. Aunque nunca podré llegar a corresponder plenamente su calidad humana, espero que algo de lo aprendido a su lado haya quedado impreso en estas páginas. Y gracias a Bruno de la Serna Nasser por hospedarme en su casa y por su infinita amistad. Estas dos personas contribuyeron a que esos nueve meses fuesen transcendentales para el curso de la tesis, al proporcionarme un tiempo más que necesario que traté de emplear en el ordenamiento de la documentación recabada y el replanteamiento de ideas. Lo que nunca imaginé es que esas dos estancias cambiarían mi vida aún más en lo personal.

Mi más sincero agradecimiento por sus útiles comentarios a los miembros del tribunal de defensa de la tesis, reunido el 20 de diciembre de 2023 y conformado por los profesores Bartolomé Yun Casalilla, Guillermina del Valle Pavón, Clotilde Jacquelard, Francisco Andújar Castillo y Manuel F. Fernández Chaves.

Finalmente, la impresión de este libro debe mucho a sucesos acontecidos en el que ha sido para mí un año extraordinario en todos los aspectos, 2024. Los últimos flecos a la maquetación se realizaron en el marco de una beca del Programa de Becas Posdoctorales en la Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Históricas, asesorado por Guadalupe Pinzón Ríos. A su vez, su edición fue sufragada por fondos pertenecientes al Proyecto de I+D+i «El universo humano de la Carrera de Indias» (PID2022-141165NB-I00). Gracias, nuevamente, a los investigadores principales, José Jaime García Bernal y José Manuel Díaz Blanco, por movilizar sus recursos. Responsable de esta publicación, por creer en ella, es igualmente José María García Redondo.

Este libro está dedicado a Lissette Márquez Pacheco, porque todos los días me da razones para continuar; y a mis padres, por su amor y sacrificio para conmigo. Va por ellos.

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 intríngulis 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 capitanía 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, deserción 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, maestres 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 perecida 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

Bernal sentenciara, en su veredicto del asiento de la avería de 1591, «todo parece apuntar que el problema de la seguridad en la Carrera de Indias durante el siglo XVI quedó afianzado en lo principal […] pero no en conseguir una estructura estable capaz de fundamentar una marina de guerra permanente» (Bernal, 1998: 309-333).

Tal vez, en última instancia, la causa de este tipo de afirmaciones resida en el desinterés de la mayoría de los estudios en relación sobre el aparato militar de la Carrera de Indias por encuadrar el sistema de armadas y sus militares comprometidos en las grandes problemáticas que han vertebrado la «Historia de la guerra» o «Nueva Historia Militar» desde el siglo XX. Tiene ciertamente algo de paradójico que un aparato militar como el de la Carrera, plenamente consolidado en los albores del XVII, vital para la financiación del más importante conglomerado político de su tiempo y sustentado bajo el axioma de la colaboración entre el capital comercial y la Monarquía, no haya sido examinado bajo esta óptica. Hasta la fecha, ningún estudio se ha atrevido a profundizar, siguiendo la metodología y postulados de corrientes conceptuales como el estado fiscal-militar o el estado contratante, en los mecanismos de poder concretos a través de los cuales se gestó y mantuvo, siempre en constante cambio y mutación, el engranaje defensivo transatlántico.[1] O, dicho con otras palabras, el aparato militar y naval que afianzó la supervivencia crediticia y comercial de la Monarquía ha quedado marginado de las discusiones referentes a la formación del estado como consecuencia de los cambios acaecidos en los modos de librar la guerra en la Edad Moderna Temprana.

No es necesario extenderse en demasía en la genealogía de estas interpretaciones, las cuales, en último término, se remontan a Aristóteles, Polibio, Flavio Vegecio Renato o Maquiavelo. Baste con afirmar que el pensamiento germano, con autores como Max Weber, Joseph Schumpeter y Otto Hintze, al reconocer las conexiones entre los imperativos bélicos y la organización de la sociedad y el estado para la guerra, fue particularmente fecundo. Progresivamente, esta corriente de pensamiento se difundió extraordinariamente entre la sociología histórica anglosajona. Aunque revistiendo diferencias, una plétora de autores –William H. McNeill, Charles Tilly, Brian M. Downing, Bruce D. Porter, Thomas Ertman o Michael Mann– dedujeron que la guerra fue el factor decisivo que impulsó, ante la necesidad de movilizar recursos, la paulatina laminación de los privilegios y particularismos locales, la implementación

[1] Por supuesto, hay espacio para las matizaciones. El estudio de Guillermo Céspedes del Castillo y, sobre todo, algunas de las conclusiones sobre el impacto de los asientos de la avería en el aparato militar, sí da la impresión de haber estado influidas al menos parcialmente por los trabajos de los economistas, sociólogos e historiadores germanos Max Weber, Joseph Schumpeter y Otto Hintze, las cuales fueron traducidas al inglés y ganaron popularidad después de la II Guerra Mundial. El estudio de Rahn Phillips sobre los seis galeones de Martín de Arana puede comprenderse como una respuesta a la tesis defendida por I. A. A. Thompson en *Guerra y decadencia*, resaltando la eficacia del modelo de asientos. Aunque el propósito de Díaz Blanco con *Así trocaste tu gloria* fue desentrañar el impacto de fiscalidad extraordinaria y las exigencias de la guerra sobre el comercio transatlántico, y no los entresijos del aparato militar, sí trasplantó estas discusiones al escenario de la Carrera de Indias. También Heredia López, en su libro sobre el control de la corrupción en la Monarquía Hispánica, expuso la complejidad de las conexiones entre los oficiales de la Monarquía y los cargadores a Indias, con el aparato militar de la Carrera que a todos competía como telón de fondo, abriendo la puerta a más trabajos (Díaz Blanco, 2012; Heredia López, 2021; Valdez-Bubnov, 2022: 17-57).

de complejas estructuras burocráticas, el cambio constitucional y, en definitiva, el monopolio de la violencia por parte del naciente estado (Valdez-Bubnov, 2022: 17-57). No fueron, de hecho, los únicos en percatarse de ello. Varios investigadores, Carlo Cipolla, Michael Roberts y Geoffrey Parker, contribuyeron a avivar y complejizar el debate de la construcción del estado moderno y la guerra –estos últimos teorizando acerca de una supuesta «revolución militar» en cuya cronología hay todo menos consenso– (Cipolla, 1967 [1965]; Roberts, 2018 [1995]: 13-35; Parker, 1993 [1983]). La imposición por los poderes emergentes de una fiscalidad a fin de financiar la guerra habría quedado supeditada a un cambio acaso mayor, la táctica innovadora y la tecnología de vanguardia. Para Roberts, por ejemplo, resultó decisiva la adopción de la contramarcha, que potenció el fuego de mosquetería en las formaciones; a los ojos de Parker, novedades como la fortificación abaluartada, la artillería de sitio y la construcción naval supusieron exigencias que fomentaron la erección de estructuras políticas más complejas y centralizadas, dotando a Europa de las «armas» para la expansión global. Parker, al contrario que otros académicos nórdicos, dotó de un papel preeminente en esta revolución militar «tecnocéntrica» y «eurocéntrica» a España, a la que no dudaron en sumarse otros estudiosos. En esa inflexión militar acaecida entre los siglos XV y XVI –simultánea a la mundialización– la irrupción de los tercios de infantería española, forjados en las guerras de Italia, habría sido un jalón insoslayable en opinión de Rene Quatrefages, 1996.

Si bien Roberts y Parker cosecharon elogios, también sufrieron frontales críticas a una teoría, la de la revolución militar, que caía en anacronismos para explicar la expansión europea, exacerbando el calado de las innovaciones tecnológicas. La revolución militar, heredera del pensamiento de Weber y el resto de teóricos germanos, propugnaba además que los agentes privados habían sido desplazados de la organización militar por la administración estatal. El trabajo de John Brewer sobre la financiación de la guerra y el estado británico, publicado en 1989, acuñó el célebre concepto de *fiscal-military state* o estado fiscal-militar (Brewer, 1989). A resguardo de esta corriente conceptual han sido múltiples los estudios que han subrayado los variados cambios administrativos y fiscales experimentados por toda suerte de estructuras políticas en aras de obtener ingresos fiscales eficientemente, procurando el mayor grado de consenso político y social (Glete, 2002; Valdez-Bubnov, 2011; Yun Casalilla y O'Brien, 2012). Es difícilmente discutible que el concepto ha coadyuvado a superar o como mínimo relativizar a su vez otros conceptos que parecían indisociables de la empresa bélica, como la «coerción» y el «absolutismo» (Valdez-Bubnov, 2022: 17-57). Para los poderes de los siglos XVI y XVII –y la guerra era una dimensión de ese poder, convirtiéndose gradualmente en una atribución real–, la coordinación, cooperación y negociación con las oligarquías locales era esencial para afrontar el esfuerzo bélico (Torres Sánchez, 2013: 159-199). Y es que la iniciativa privada era del todo complicada de sortear para los primitivos estados si lo que se buscaba era detraer hombres, pertrechos y dinero del territorio (Parrott, 2012). No son pocos los trabajos españoles de historia militar que se han acoplado a esta revisión historiográfica, exponiendo la participación de fuera cual fuese la oligarquía local y el área de análisis en la viabilidad de la empresa militar (Jiménez Estrella, 2021: 37-69).

La confrontación con la realidad castrense de la Carrera de Indias de las hipótesis formuladas por un par de historiadores, uno, Jan Glete, adscrito a dicho paradigma interpretativo; y otro, I. A. A Thompson, en dialéctica con este, podría resultar especialmente interesante. Para Thompson, el caso de la Monarquía Católica del siglo XVII ejemplificaría cómo el incremento de la presión fiscal fruto de las exigencias bélicas, lejos de robustecer su capacidad de coerción, habría intensificado el papel intermediario de las oligarquías locales y el control por parte de estas de los procesos productivos de interés estratégico. En opinión del investigador británico, la administración en régimen de asientos del reclutamiento o la construcción naval, así como el concurso en la financiación naval de grandes corporaciones como el Consulado de Cargadores a Indias o la gestión de magnates territoriales como los Medina Sidonia, habrían sido manifestaciones de una perjudicial «abdicación», una «abrogación», incluso una «claudicación» de la soberanía real. Para Thompson, aquella senda, de acuerdo con sus palabras, «privatizadora», fue un proceso involutivo y arcaizante que allanó el camino hacia la irrelevancia imperial de España (Thompson, 1981 [1976]).

En cuanto al desaparecido historiador sueco, arguyó que la Monarquía de los Austrias habría representado el primer estado fiscal-militar claramente moderno, en disposición de extraer excedentes fiscales y reorientarlos en unos ejércitos y armadas permanentes bajo el férreo control de aquella. Glete tomó prestada de Thompson parte de su narrativa en torno a la oposición administración directa-asientos, la cual ya había probado sus posibilidades explicativas de la decadencia de España, otorgándole ahora una perspectiva de larga duración y engarzándolo con otra problemática: la dependencia de cualquier empresa militar de la voluntad de las oligarquías locales que la soportan. Un problema, el de la empresa imperial como aglutinante de lealtades locales y catalizadora de consensos –el proyecto colonial, sin ir más lejos–, hasta de una identidad nacional, que también preocupó en España (Bernal, 2005). Durante el reinado de Felipe II, la Monarquía habría logrado convencer a las élites regionales de que se sometieran a la centralización administrativa, atrayendo su apoyo en pos del desarrollo de procesos productivos que eran de interés estratégico para la marcha del militarismo español, el *protection selling and interest aggregation*. En contraposición, esos consensos se fueron erosionado después de 1580 y acabaron socavándose a lo largo de la Guerra de los Treinta Años, cuando la presión bélica se hizo insoportable para las oligarquías hispanas. Los asientos serían la manifestación de la transferencia de la gestion del centro a las oligarquías locales, una «devolución» competencial. Esta devolución militar –o penetración de los contratistas privados en la gestión de la guerra– (Parrott, 2013: 33-59), a entender de Glete, habría significado un mayúsculo fracaso. Las oligarquías, simple y llanamente, se fueron divorciando de la empresa militar e imperial, al superar los costes de esta a los beneficios deparados, lo que se tradujo en una desmilitarización de España (Glete, 2002: 67-139). La Monarquía Católica, que erigió el primer estado fiscal-militar, habría sufrido un proceso de involución que la habría condenado a una situación de debilidad en yuxtaposición con las potencias europeas hegemónicas. La sugestiva tesis de Glete habría de ser corroborable en la Carrera de Indias, una empresa imperial y militar estratégica para

la supervivencia de la Monarquía y el capital privado, en la que el consenso entre ambos polos era ineludible para su eficacia.

Las hipótesis deterministas propugnadas por Thompson y Glete, con su casi perfecto encaje entre la gestión directa de los asuntos militares y la construcción del estado, han sido discutidas, achacándosele su franca desconexión con la realidad histórica visible en la documentación archivística y vigente hasta el siglo XVIII no solo en España, sino entre sus rivales (Torres Sánchez, 2013: 159-199; Harding, 2012; Marechaux, 2020). La incursión de los contratistas militares y su colaboración con el incipiente estado en la empresa bélica no fue en la Edad Moderna un mero paso hacia la asunción de atribuciones estatales, sino que, como poco, contribuyó a superar desafíos logísticos aparentemente insuperables (Parrott, 2012: 18-20).

No es momento ahora de entrar en lo acertado u erróneo de los postulados de Thompson y Glete. Pero sí de llamar la atención acerca de un nuevo paradigma conceptual complementario al del estado fiscal-militar, el del «Contractor State» o «estado contratante». Con su énfasis en estos contratistas privados básicos para proveer de bienes y servicios al andamiaje bélico en servicio de las construcciones políticas modernas y sufragado por sus ganancias fiscales (Solbes Ferri y Harding, 2012), es susceptible de proporcionar nuevas perspectivas a la comprensión de la Carrera de Indias. Efectivamente, desde el prisma de este enfoque metodológico se han de poder diseccionar y deslindar con mayor precisión las motivaciones de los relevantes agentes privados vinculados a la actividad económica –los cargadores a Indias, por ejemplo, o los administradores de la avería– y la dimensión militar de la Carrera. Cuáles eran sus formas de relacionarse con los militares –o viceversa, los militares con los hombres de negocios– y porqué, o qué más exactamente, empujaba al capital comercial a entablar con la Monarquía una sempiterna negociación con las miras en hacer viable la Carrera. Al estudiar las maneras de intersección de toda esta panoplia de actores en juego, esta metodología permitiría insistir en uno de los ejes de las siguientes páginas, la dimensión militar de la Carrera de Indias no fue sino una cara de este conector atlántico, ligada a la faceta comercial y aun a la institucional. Ninguna se entiende sin el resto. Esta vertiente, la militar, es una tesela sin cuyo estudio exhaustivo nunca estará realmente completado ese rompecabezas que fue la Carrera de Indias, ni aprehensible esa explicación global perseguida por la historiografía economicista para este vector transatlántico. Porque la Carrera de Indias fue una construcción al servicio del estado-fiscal hispano, en la que el capital comercial que la sustentaba había de proveer los fondos demandados por la cobertura defensiva que, a su vez, garantizaba su reproducción y perdurabilidad. Los militares, después de todo, eran un instrumento de las agendas del rey y los cargadores a Indias. Así pues, lo sostenido aquí no es una ruptura con la historiografía precedente, sino un paso más en la dirección emprendida hace más de medio siglo.

Desgraciadamente, aunque estos paradigmas metodológicos son adecuados a fin de adentrarse en la infraestructura militar de la Carrera de Indias, no ayudan a desvelar la sociología de su gente de guerra. A mediados del pasado siglo, el sociólogo de origen alemán Norbert Elias acuñó el concepto de «profesión naval», a partir del que pensaba hacer una teorización de la génesis del oficial naval. Para Elias, el surgimien-

to de la profesión naval en la Europa occidental –no muy dispar al del militar profesional– estuvo plenamente interrelacionada con otras dinámicas paralelas: la misma creación del estado moderno, la fijación de una carrera reglada, la tecnificación de la guerra en el mar o la competencia de las diversas potencias por el dominio de las rutas marítimas (Elias, 1950: 291-309). La propuesta de Elias halló una nada despreciable recepción en su país de acogida, Gran Bretaña. No es de extrañar que, solamente para el XVII, proliferasen varios estudios que, ya en exclusiva, bien tangencialmente, acometiesen la evolución y profesionalización de la oficialidad naval inglesa (Capp, 1989; Davies, 1991 y 2016; Rodger, 2004a y 2004b). La llamada de Elias fue igualmente seguida, con menos sistematicidad, por historiadores neerlandeses (Bruijn, 2011) y franceses (Varachaud, Vergé-Franceschi y Zysberg, 1992: 311-338; Dessert, 1996). También por los historiadores españoles, cuyo interés en la oficialidad naval de la Real Armada borbónica no ha cesado hasta la actualidad (Gil Muñoz, 2016; Ortega del Cerro, 2018). En cambio, hace unos años, la profesora María del Carmen Saavedra Vázquez advirtió en un estado de la cuestión del persistente desconocimiento alrededor de los militares embarcados en las armadas de las Austrias–y que, por ende, no se circunscribe a las formaciones de la Carrera de Indias– (Saavedra Vázquez, 2009: 17-51). Un atraso de los estudios de índole social si cabe, más palmario, si se compara a la historia naval española con sus contrapartes británica o francesa. Este balance, en verdad, es extrapolable al conjunto de los militares –oficiales y soldados– del ejército de los siglos XVI y XVII, como confirmó algunos años más tarde Antonio Jiménez Estrella (Jiménez Estrella, 2012a: 387-413). Las causas de este déficit serían conjeturables. En opinión de Saavedra Vázquez, ya en los albores del siglo XXI habría existido un desequilibrio entre los trabajos destinados a probar los paradigmas conceptuales expresados por Thompson, y la desatendida historia social de los militares. En subsiguientes páginas se comprobará cómo otros investigadores, como el propio Thompson, Antonio José Rodríguez Hernández y Óscar Recio Morales, han lamentado el reducido conocimiento del soldado de la Monarquía.

***

De esta manera, el objeto del presente estudio –deudor de estas corrientes historiográficas y metodologías de trabajo–, pasa por dar una respuesta a estas inquietudes referidas en páginas previas tomando como escenario la Carrera de Indias. Se pretende analizar la evolución en el transcurso del siglo XVII del aparato militar de este corredor transatlántico a través de las relaciones entre los diversos agentes y grupos de interés que lo impulsaron. Desde este punto de vista, la elección del siglo XVII no es casual ni arbitraria. Aquella centuria se correspondió con un periodo de inusitada conflictividad y gran presión sobre las economías de las potencias en liza, producto de los procesos de mundialización operados en la centuria anterior. Esto llevó a la Monarquía Católica y, dentro de ella, a los agentes reales y oligarquías locales andaluzas comprometidos en la gestión de la Carrera de Indias, a un tensionamiento sin precedentes de su capacidad de movilización de recursos humanos, materiales y dinerarios para la defensa.

Como es cabal esperar, este objetivo podría parecer excesivo. Por consiguiente, la atención de las subsecuentes páginas se limita a los militares de la Carrera de Indias involucrados en su protección: el gobernador del Tercio de la Armada de la Guarda, los capitanes de mar y guerra de esta unidad, sus oficiales menores y soldados, y las compañías de infantería de las capitanas y almirantas de las flotas de Nueva España y Tierra Firme. Esto conducía, indefectiblemente, a no contentarse con hacer un trabajo de historia social, sino a indagar en las relaciones desarrolladas por aquellos militares con los agentes de la Monarquía ubicados en la Corte y, con no menos detenimiento, su dialéctica con las oligarquías locales y agentes desplegados a lo largo y ancho de la Andalucía Occidental implicados en la anual puesta en marcha del dispositivo defensivo transatlántico. Una historia de la Carrera de Indias en un periodo de inflexión y transformación con los militares como eje, y alrededor de ellos, organismos de la entidad del Consejo de Indias, el Consejo de Guerra, la Junta de Guerra de Indias, la Junta de Armadas, la Casa de la Contratación, o agentes territoriales como los asistentes de Sevilla, el corregidor de Cádiz o los duques de Medina Sidonia y Medinaceli. En síntesis, explicar la historia de la Carrera de Indias en el siglo XVII desde la perspectiva inmediata no de los cargadores a Indias, no desde el Consulado y sus relaciones con la Monarquía, no a través de los ojos de los jueces oficiales de la Casa de la Contratación –ópticas que bien ya se han emprendido o a buen seguro se desarrollarán en el futuro–, sino de los guardianes de los tesoros del rey y particulares, los militares.

Obviamente, la envergadura de la empresa ha obligado a limitar el objeto de análisis. Este no es un estudio que inquiera en el galeón como unidad naval o expresión de los imperativos tecnológicos ocasionados por la Carrera de Indias. No se analiza la vinculación entre el desarrollo tecnológico y las prácticas de centralización de la administración real. Tampoco es un trabajo monográfico en torno a los generales y almirantes de la Carrera. Esta omisión, habida cuenta del interés historiográfico que han despertado estas figuras en los últimos veinte años, es lícito que sorprenda. Pero al momento de escribir estas líneas, fue evidente que generales y almirantes poseían una funcionalidad que rebasaba lo genuinamente militar y que merece un tratamiento propio. Aun así, el lector hallará a lo largo del trabajo menciones a estas figuras que esperan aumentar el conocimiento de estos personajes. Tampoco es este un trabajo centrado en fenómenos como el contrabando, el fraude o la corrupción, aunque dada su transversalidad, han merecido su estudio ligado a la profesión del militar de la Carrera. En algunos de los capítulos, aunque se trazan las ideas generales que se esperaban defender, es claro que la temática daba pie para persistir en su análisis. Estas limitaciones son, parcialmente, imputables a la naturaleza finita de cualquier estudio. Sea como fuere, se formulan hipótesis y aventuran líneas de investigación que se tratarán de ir comprobando en el futuro.

La doble filiación conceptual que cimenta este trabajo ha llevado a su estructuración en dos partes diferenciadas pero concomitantes. La primera parte disecciona la infraestructura militar de la Carrera de Indias, engarzando con los debates del estado fiscal-militar y el estado contratante. La segunda parte profundiza en el «elemento humano» de la dimensión militar de la Carrera, lo que se conoció contemporánea-

mente como «la gente de guerra», a saber, la oficialidad y el soldado. Aunque la sociología del oficial y el soldado supone una preocupación axial de esta parte, se ha intentado –al ser este un trabajo de historia militar– no perder de vista la razón de ser de este universo humano, el combate. La preparación y «eficacia combativa» de esta gente de guerra ha tratado de no ser desdeñada ni comprendida como una cuestión menor. Ahora bien, otro de los propósitos de esta parte ha sido enlazar la realidad de la Carrera de Indias como engranaje de poder con este componente humano. Oficiales y soldados conformaban grupos de interés con motivaciones propias para decidir embarcarse en las desafiantes armadas del siglo XVII. Ningún operativo militar puede subsistir por espacio de más de una centuria sin que sus participantes participen en su sostenibilidad y extraigan beneficios tangibles e intangibles del mismo.

Los dos primeros capítulos suponen una inmersión contextual en la Carrera de Indias del siglo XVII y sus fundamentos institucionales y territoriales. En el Capítulo I se enuncia esta centuria como un periodo de gran conflictividad y competitividad de las potencias atlánticas por el control de las rutas oceánicas, resultante de los procesos de mundialización operados cien años atrás. La inseguridad generada en un conjunto de rutas comerciales como la Carrera de Indias –esencial para el arribo de metales preciosos– resultó en un pacto entre la Monarquía y el Comercio enclavado en la Baja Andalucía, orientado a conjurar el riesgo en la navegación, y cuya expresión última fue el asiento de la avería de 1591. Los instrumentos defensivos por excelencia fueron la Armada de la Guarda, las capitanas y almirantas de las flotas y un conjunto de compañías de infantería española, de entre las cuales destacó el denominado Tercio de Galeones. En el Capítulo II se sitúa el escenario geográfico y espacial base de este dispositivo militar, la Andalucía Occidental, un área militarizada a lo largo del siglo XVII. Era un espacio fuertemente urbanizado y encuadrado en las grandes redes comerciales transnacionales, en apariencia ideal, pero jurisdiccionalmente complejo dada la incidencia del señorío y con multitud de agentes territoriales cuyas agendas no estaban libres de colisionar con la empresa militar, hasta amenazar con sustraerse de la misma. Se identifica un agente como clave, los duques de Medina Sidonia, a los que la Monarquía otorgó la Capitanía General del Mar Océano y Costas de Andalucía, como intermediarios entre la voluntad de la Monarquía y los intereses de las oligarquías locales. Se insiste, no obstante, en que los Medina Sidonia, en su dimensión como señores jurisdiccionales y eje de lealtades en el territorio, eran agentes con capacidad para confeccionar agendas propias extensibles a la misma Carrera de Indias. En adición, se resalta la importancia en aumento del presidio de Cádiz en un periodo de creciente presión militar sobre el territorio bajoandaluz. La emergencia de Cádiz como nodo fiscal-militar fue fruto de las demandas defensivas de su oligarquía, encabezada por los corregidores y capitanes a guerra, encontrando un aliado excepcional en los duques de Medina Sidonia, cuyo ascendente sobre la plaza se argumenta.

En el Capítulo III, se acota la escala de análisis, fijando la atención en la compleja relación entre los imperativos de la gestión de las compañías de infantería de la Carrera de Indias sobre el territorio –reclutamientos, tránsitos de tropas y aposentamientos– y los perjuicios que estaban dispuestas a asumir las oligarquías territoriales andaluzas,

costes que se fueron haciendo más y más onerosos e inasumibles. Se averiguan las conexiones entre los diversos agentes –la Casa de la Contratación, los Medina Sidonia, los administradores de la avería, el corregidor de Cádiz–; concluyendo que el repliegue del grueso del aparato militar de la Carrera del interior y su inserción en Cádiz fue una solución de compromiso que, en primera instancia, amortiguó las tensiones emanadas de la presión militar y vino a coincidir con las agendas propias de casi todos los grupos implicados. Pero estas connivencias fueron resquebrajándose a medida que se fue intensificando la presión militar, socavando los canales de financiación proporcionados por los administradores de la avería y, en consecuencia, haciendo peligrar su viabilidad. La cohesión, integridad y profesionalismo del Tercio de la Armada de la Guarda fueron erosionándose, aunque, a la postre, tanto la Monarquía en Madrid, como los agentes reales desplegados en la Andalucía Occidental y las oligarquías locales convinieron en trazar fórmulas que equilibraban los presupuestos de coste/beneficio que mediatizaban su existencia.

En los capítulos siguientes se intenta abordar esta problemática alejando la escala, teniendo por eje el análisis de las dimensiones del aparato militar de la Carrera de Indias y su financiación. En el Capítulo IV, se demuestra cómo el incremento del músculo militar español en la Carrera de Indias fue practicable gracias precisamente al concierto de los asientos de la avería. Empero, el número de bajeles de guerra e infantería embarcada por lo común no se adecuó a lo asentado en estos contratos, siendo inferior a lo estipulado durante el reinado de Felipe III y superior durante el ciclo bélico de la Guerra de los Treinta Años. En esta fase, el súbito incremento de las exigencias defensivas y el empleo de estos nuevos recursos militares en propósitos que no siempre se ajustaban eminentemente a los del Comercio hispalense, acabaron provocando su quiebra, patente en los años cuarenta. La manifestación de esta ruptura de intereses entre la Monarquía y el capital comercial, fundamento a fin de cuentas de cualquier estado fiscal-militar, residió en el alza de los fenómenos del contrabando y el fraude. La discrepancia entre el brazo político de la Carrera de Indias y el económico tendría su impacto en la fortaleza de otras formaciones navales, como la Armada del Mar Océano. En el Capítulo V, centrado en las dimensiones del aparato militar en la segunda mitad del XVII y su financiación, se ahonda en las transformaciones experimentadas por la Carrera de Indias en el ecuador del siglo, marcadas por la supresión de la avería como derecho y la conversión de Cádiz en un centro transnacional de redistribución de mercaderías. La oligarquía gaditana, pero también la sevillana, acabaron por renegar de cualquier afán proteccionista para con la Carrera de Indias, conformándose con ser el eslabón en la distribución a través del sistema de armadas de productos de alto valor extranjeros a América. Avanzando estos años se configuraron procedimientos de economía política orientados a hacer armonizable el contrabando efectuado en el interior de los galeones de la plata –y socavamiento de la avería– con el sostenimiento financiero de un aparato militar digno de tal nombre. Los militares de la Carrera, que durante la crisis de los asientos de la avería habían sido protagonistas del contrabando y el fraude, devinieron en intermediarios logísticos y financieros. Se pone no poca atención en estas figuras, pues en ellas volvieron a converger las agendas de la Monarquía y el capital comercial,

personificando el éxito –limitado– del estado fiscal-militar hispano en la Carrera de Indias con Carlos II. El régimen de armadas sería nuevamente viable…

La segunda parte de la obra está dividida en dos extensos capítulos. El Capítulo VI está dedicado a la oficialidad de la Carrera de Indias, en particular a la de la Armada de la Guarda. Se repasa todo su organigrama por debajo de generales y almirantes: el gobernador del Tercio de Galeones, los capitanes de mar y guerra, el sargento mayor, los alféreces y sargentos, además de otros oficios auxiliares, caballeros y capitanes entretenidos. Se desentrañan los procesos de nombramiento, su origen social y geográfico, el horizonte profesional una vez que se adquiría una capitanía de mar y guerra, y las mercedes subsiguientes –hábitos de órdenes militares, títulos nobiliarios y cargos de gobierno indianos–, trabándose un diálogo con la parte primera de la tesis. Con el tiempo, las conexiones entre el capital comercial y los militares no fueron únicamente apreciadas por la Monarquía como mecanismo de sostenibilidad financiera de la Carrera, trasplantándose también a Hispanoamérica. En esta línea, se defiende de los criterios de selección siempre se debatieron entre dos pulsiones: la meritocracia, básica para comprender la hegemonía militar española; y las dependencias varias a las que el aparato defensivo estuvo sometido. Pero la influencia de las oligarquías sobre el militar nunca estuvo reñida con la suficiencia de la profesión naval en ciernes. Tampoco los devaneos de los militares con el contrabando y el fraude. La Junta de Guerra de Indias y la Cámara de Indias velaron, en general, porque los criterios meritocráticos continuaran influyendo con vigor en la selección.

El Capítulo VII pretende ser una aportación original al conocimiento del soldado de la Monarquía de los Austrias. Se indaga en el origen, edad y categorización de esta figura, mucho más compleja y poliédrica de lo que se podía suponer. Como en el caso del oficial, un epígrafe está dedicado a indagar en la destreza, eficacia combativa y habilidad del soldado, siempre en conexión con las decisiones de economía política emprendidas por los grupos rectores del aparato militar, en pro de sus agendas propias y en aras de asegurar la viabilidad de las armadas, como el alojamiento en el presidio de Cádiz. Se sostiene que la voluntad de diversos agentes locales por controlar la figura del soldado, desde la oficialidad a determinadas órdenes religiosas, acabó haciendo germinar una identidad del soldado particular. Dicha identidad quedaría plasmada en la fundación de una cofradía religiosa y la puesta en marcha de un asistencialismo social que tendría por epicentro Cádiz. El soldado, al igual que el oficial, fue un activo comercial que se disputaron multitud de agentes, desde los Medina Sidonia, a los oficiales del sueldo y los capitanes que lo mandaban, por lo que su administración –enganche y paga– estuvo «contaminada» por esta dimensión. Esta dimensión podía entrañar indudablemente, como se explica, fenómenos vinculados al fraude, como la deserción. Pero fue el acicate para que, por más de una centuria, a las armadas no les faltasen reclutas dispuestos a alistarse, captados de entre los grupos subalternos de las poblaciones de la Andalucía Occidental.

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 (Gaudin, 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

imperiales y su entramado fiscal– y fortaleció la intermediación de espacios políticos en apariencia menos articulados y casi insignificantes en comparación con el gigante hispano, como por ejemplo las Provincias Unidas (Yun Casalilla, 2019: 255-281). En una dialéctica plagada de contradicciones, las Provincias Unidas rebeldes se revelarían desde finales del XVI como el oponente por excelencia de la Monarquía por la supremacía comercial, marítima y naval, tanto en el escenario atlántico como índico. España implementaría contra sus adversarios nórdicos europeos recetas que son familiares para cualquier observador informado de las relaciones internacionales entre Washington y Pekín sostenidas en el transcurso del último lustro. La Monarquía aplicaría estrategias de «guerra económica» orientadas a perjudicar a las potencias marítimas enemigas a la par que trataba de reconstruir las maltrechas manufacturas castellanas. Los teóricos mercantilistas españoles, al igual que sus homólogos de otras potencias, consideraban que la salvaguarda y acrecentamiento de sus imperios ultramarinos pasaba por procedimientos de guerra económica, tales como la oclusión de los mercados, la imposición de fuertes tasas de exportación, o el embargo de mercancías al comercio rival.

La globalización temprana empujaba a monarquías y repúblicas a la pugna por el control de los nodos comerciales y la posesión de los vectores marítimos, lo que indefectiblemente conducía a fórmulas de guerra económica cuando no a una expedita guerra naval –los primeros conflictos de alcance global de la historia humana– que hicieron imprescindible la formación de armadas que resguardasen las flotas mercantes. Sin galeones que surcasen los mares y soldados que los guarneciesen se desharían las correas que ataban las «cuatro partes del mundo».

LA CARRERA DE INDIAS. UN PACTO ENTRE LA MONARQUÍA Y EL COMERCIO CON EL PROPÓSITO DE REDUCIR EL RIESGO

La globalización representa una oportunidad, pero puede ser también peligrosa, trayendo consigo el agonismo entre las potencias y la voluntad por lesionar los intereses económicos del competidor echando mano de cualquier medio a disposición. El «descubrimiento» de América por los castellanos fue el preámbulo de los procesos de globalización en ciernes, del arranque de la economía capitalista. Si la toma de posesión del Nuevo Mundo empezó siendo la promesa de incalculables posibilidades de enriquecimiento para la Corona o los empresarios dispuestos a participar en la aventura, no hubo que esperar mucho para que los españoles se concienciasen de que aquella empresa iba a traer aparejada riesgos con los que estaban familiarizados desde antaño en el Viejo Mundo. En su primera acepción, la Real Academia Española define el «riesgo» como la contingencia o proximidad de un daño. Fuera cual fuese el producto de la explotación de las Indias que se transportase a España o los rendimientos de su contratación, rápidamente se evidenció que, a causa de los elementos naturales y el brazo del hombre, todos estaban amenazados de antemano en su paso por el océano. A comienzos de 1622, Hernán Cortés embarcó algunos de los tesoros ganados en la conquista de Tenochtitlan –entre los que se contabilizaban 50.000 pesos en oro– en dos navíos. Aquellas riquezas fueron impugnadas por la Europa

del Renacimiento, no porque fueran resultado de la conquista militar, sino por el cuestionado derecho de Carlos V y los españoles a retenerlas merced a las controvertidas bulas alejandrinas. El monarca francés, Francisco I, envió al pirata Jean Fleury a las Azores, donde interceptó a la flotilla aprestada por Cortés, apresándola. Fleury –que había estado supervisado por el más prominente marino al servicio de Francia, Jean Ango– fue el precursor de la miríada de marinos, corsarios y piratas franceses, neerlandeses, ingleses o berberiscos que entre los siglos XVI y XVII tratarían de, con desigual éxito, expoliar y entorpecer el tráfico transatlántico español.

Los españoles de la primera mitad del XVI tomaron buena nota de eventos como el de 1522. Ya en los prolegómenos del siglo fue tomando cuerpo un conjunto de rutas –principal sistema de comunicación entre Castilla y los futuros reinos de Indias– que unieron por el espacio temporal de casi trescientos años ambos hemisferios, haciendo efectiva la integración de los virreinatos con el conjunto de la Monarquía y, por extensión, Eurasia. La inmensa mayoría de estas rutas guardaban grandes semejanzas con las que había efectuado Cristóbal Colón en sus cuatro viajes (Pajuelo Moreno, 2021: 95). Estas rutas, tal vector transatlántico, acabaría llamándose «Carrera de Indias», una terminología que alude instantáneamente al que sería su significado en el castellano de los siglos XVI al XVIII, «camino», el camino, vía o carretera que conduce a las Indias. Semejante nombre insuflaba algo de confortabilidad a las personas que habían de soportar unas arduas travesías que no dejaban de ser tanto una proeza técnica como una prueba de resistencia física y material. Como toda ruta o conjunto de rutas de transporte, se trataba de mucho más, puesto que a través de la Carrera de Indias y en ambos sentidos circularon viajeros nobles y pecheros, comerciantes, bienes, artefactos artísticos, manifestaciones culturales de toda índole, animales, plantas, metales preciosos, tinturas, armas, conocimientos e información plasmada en documentación, oficiales reales, eclesiásticos, militares, tropas, etc.

Para unas sociedades cuyo horizonte paulatinamente era planetario y configuradas sobre una Monarquía asentada en las cuatro partes del mundo, la circulación que proporcionaba la Carrera de Indias era vital. Sencillamente, sin estas rutas mediante las que se producía una circulación que «vencía la distancia» aquella mundialización y el imperio que coadyuvó a su gestación hubieran sido inconcebibles e impracticables. La Carrera de Indias era tan solamente una de las varias carreras que tendían a aproximar los territorios que componían la Monarquía. Había otra Carrera de Indias o, siendo específicos, una *Carreira da Índia*, que unía Lisboa con Goa, cabeza del Asia portuguesa. Existió, por supuesto, el Galeón de Manila o Carrera del Pacífico, la cual conectaba eficazmente Nueva España con Filipinas desde que Andrés de Urdaneta se aprovechara de la corriente de Kuro Siwo para regresar a México en 1565. Como también la ruta de la Mar del Sur, apéndice como la anterior de la Carrera de Indias transatlántica, que enlazaba el Callao con Panamá, si bien las naves podían aventurarse a latitudes todavía más septentrionales. No han de olvidarse tampoco las rutas que conectaban la Península con Italia, practicadas por las galeras y vigentes ya durante el apogeo de la Corona de Aragón. Ni las diversas rutas que de facto constituían el Camino Español centroeuropeo, que unía el Milanesado con los Países Bajos españoles; amén de su variante marítima, de reminiscencia bajomedieval, que

partiendo de los puertos atlánticos y cantábricos castellanos atravesaba el golfo de Vizcaya y el Canal de la Mancha hasta el Mar del Norte, recalando en alguno de los puertos flamencos.

El lugar que este vector transatlántico ocupaba se asemejaba a un cordón umbilical o la espina dorsal. Esa relevancia no fue súbita sino más bien gradual, aunque irrevocable. Más tarde de la ocupación de las Antillas Mayores y la caída de las formaciones políticas amerindias de la América nuclear, fueron halladas entre los años treinta y cincuenta del XVI las vetas argentíferas que incrustarían a las Indias en la economía mundial. Yacimientos novohispanos tan célebres como Taxco (1534), Guadalajara (1543), Zacatecas (1546), Guanajuato (1550); y, especialmente, Potosí (1545) y Castrovirreyna (1555) en el Perú revalorizarían a la Carrera de Indias.

Desde el siglo XV, el oro en pasta o acuñado en moneda, base durante centurias de los sistemas económicos europeos, escaseaba. Los reinos y principados de la Cristiandad atravesaron durante el siglo XV una notable vigorizaron de los intercambios mercantiles a los que ayudó la tecnificación de los instrumentos de pago e instituciones financieras –letra de cambio, préstamos marítimos, la banca, etc.– y el advenimiento de algunas monarquías emergentes. Empero, la Cristiandad europea continuaba presentando una balanza comercial deficitaria con los mercados de Oriente. En este contexto, aunque el patrón oro era el medio de pago de los intercambios internacionales, lo cierto es que la limitada circulación de este metal convirtió a la plata en un equivalente, espoleado inicialmente por el auge de las minas de sólida plata de Bohemia (Bernal, 2005: 276-277). De hecho, al momento de afianzarse la Carrera de Indias en los albores del XVI, la plata estaba deviniendo en el producto más apreciado de la centuria –y de la ulterior–, no únicamente por su intrínseco valor como metal precioso, sino particularmente gracias a su dimensión como mercancía dinero. En una época de auge del tráfico transnacional, dominado por una circulación monetaria sustanciada en moneda metálica, las letras de cambio debían ser al final saldadas en metal, y la plata fue el mejor candidato. Ello transformó consiguientemente a la plata en el bien más codiciado por la banca internacional alemana, flamenca e italiana.

Fue un dramático giro de los acontecimientos –o un golpe de suerte– que la Monarquía Católica atesorara los mayores yacimientos de plata de todo el mundo bajo las cordilleras que de norte a sur vertebraban los virreinatos de México y el Perú. Y aún más, que milagrosamente, contase en Almadén (Castilla) y Huancavelica (Perú) las minas de mercurio, el azogue, con el que purificar el metal precioso, aumentando exponencialmente los rendimientos. A partir de la década de los cuarenta y prolongándose hasta el siglo XVIII, la plata hispanoamericana fluyó en pasta –los conocidos lingotes– y amonedada en monedas de diversos múltiplos, fabricadas en las casas de moneda diseminadas por la América española. De todas ellas, el real de a ocho o peso fue, habida cuenta de su calidad y pureza –auspiciada por la Monarquía–, la base del sistema monetario transnacional, y «la moneda de los ejércitos en campaña en el norte y el centro de Europa durante decenios» (Marichal, 2017: 37-75).

El peso de plata español fue uno de los puntales de los procesos de globalización acaecidos desde el XVI, tal vez el más decisivo. En especial luego del decenio de 1580, cuando la China Ming –un imperio de más de 100 millones de habitantes– impuso

nuevas formas fiscales que exigieron que buena parte de su población pagara sus impuestos en plata (Flynn y Giráldez, 1997). Tampoco ha de desestimarse que la India y el Imperio del Centro fueron los dos grandes exportadores de manufacturas de alto valor de los siglos XVI y XVII –seda sin refinar, textiles de seda y algodón, té, porcelana, mercurio, gemas, etc. – fuertemente demandadas por los europeos. Todo lo cual habría «silverizado» la economía mundial.

Para una Monarquía que durante los siglos XVI y XVII fue la potencia hegemónica de la Europa Occidental y cuyo sostén político e ideológico en el continente se sustentaba en una impresionante fuerza militar, el flujo regular de metales preciosos canalizados a través de la Carrera de Indias se develó en uno de los componentes maestros del engranaje imperial. Controlar institucionalmente este conjunto de rutas y la afluencia de metales preciosos fue secularmente una de las prioridades de la Casa de Austria. No es un secreto que el interés por antonomasia para con la Carrera de Indias de los monarcas españoles –y, en su conjunto, a todo lo concerniente a los reinos americanos– fue fiscal. Desde la Carrera había de importarse el excedente de las rentas reales indianas que no se invertía en aquellos territorios, además de, obviamente, gravarse merced a una serie de tributos –por ejemplo, el almojarifazgo de Indias, pero, indirectamente, igualmente el almojarifazgo mayor de Sevilla– la totalidad del tráfico comercial, o al menos esa era la pretensión. En aquello no había nada nuevo bajo el sol –si acaso, la distancia que separaba a los súbditos hispanoamericanos de su señor–, y es que la política fiscal y comercial ejecutada por la Monarquía sobre la Carrera era una simple cara de la política de explotación de los recursos económicos de la Corona de Castilla (Díaz Blanco, 2012: 34), de la que las Indias formaban parte. La plata y concretamente la producción argentífera orientada hacia la Carrera de Indias correspondiente al rey era una de las claves, una de las patas en que se sostenía el trono del Rey Católico.

La canalización de la plata novohispana y altoperuana hasta la Península por medio de la Carrera de Indias y su fiscalización por parte de la administración real fue indefectiblemente uno de los pilares de la hegemonía española. Sin los metales preciosos, la empresa dinástica de la Casa de Austria hubiera sido una entelequia. La Monarquía careció en los siglos XVI y XVII de una banca pública al estilo de experiencias más propias del XVIII (Brewer, 1989) –y ni siquiera una red de banqueros castellanos lo suficientemente prominentes– que le permitiera endeudarse, financiando los ejércitos y armadas. En un periodo en que la movilización de los recursos económicos era tosca y primitiva, midiéndose por la velocidad de transporte de navíos y bestias de tiro, todas las incipientes monarquías tenían problemas de liquidez y habían de recurrir –inclusive el monarca poseedor de los mayores yacimientos argentíferos del mundo– a los servicios de la banca internacional si querían hacer llegar con celeridad el dinero a las manos de sus soldados y marineros dispersos por Flandes, Italia o Alemania: apellidos como los Fúcares y Welser de Augsburgo; Spínola, Invrea, Centurione o Strata de Génova; y lusos de la talla de Saravia, Fernández o de Paz acabaron resultando esenciales para el mantenimiento de la maquinaria bélica de España. Estos hombres de negocios eran el ápice visible de complicadísimas estructuras empresariales y las únicas entidades en posesión del capital y las redes transnacionales con las que girar

las letras de cambio que preludiaban el arribo efectivo de la plata (Álvarez Nogal, 1997). A este fin, la Monarquía negociaba y concertaba con estos hombres de negocios asientos o contratos –en puridad préstamos o adelantos de dinero con elevados intereses– consignados, o sea, a devolver total o parcialmente sobre una panoplia de rentas ordinarias y extraordinarias. Pues bien, entre esas rentas inseguras –por su imprevisible cuantía hasta su recepción– se hallaban los metales preciosos americanos, las conocidas por la historiografía como remesas indianas (Marcos Martín, 2006: 173-253). Después de suscribirse los asientos, representantes de los banqueros afincados en Sevilla o Madrid recibían los pagos en plata americana, lo que incentivó la aparición de un complejo tejido administrativo. En el albor del siglo XVII, canto de cisne del imperialismo español en Europa, la plata y en menor cuantía el oro indianos seguían constituyendo una porción nada despreciable –y trascendental– del sostén crediticio de la Monarquía Católica.

La sujeción del comercio transatlántico y los metales preciosos a sus objetivos patrimoniales y dinásticos conllevó que ya en los inicios del siglo XVI la Monarquía instaurara un aparato burocrático alrededor de la figura del Rey Católico, tanto en Sevilla –urbe rápidamente escogida como sede, cabeza y puerta de la Carrera de Indias– como en la Corte. En 1503 fue fundada la Casa de la Contratación, un organismo rector que sintetiza el ánimo de la Corona de vigilar todos los resortes de las florecientes rutas transatlánticas (Schäfer, 2003 [1935-1937]; Bernal, 2003: 129-160; Fernández López, 2018; Heredia López, 2021). Los cometidos de la Contratación fueron variopintos, pudiendo resumirse en la organización de los despachos de los navíos a las Indias; el registro de las mercaderías remitidas al Nuevo Mundo y la gestión de las mercancías de retorno, con especial atención a la plata; la concesión de licencias de embarque a las personas que pretendían viajar al Nuevo Mundo; e impartir justicia como tribunal en los contenciosos generados en la Carrera. Su arquitectura orgánica tendría por ejes una triada de oficiales, la conocida como Sala de Gobierno: un factor, un tesorero y un contador. Ahora bien, esta agencia –la principal de la Monarquía en la capital del Guadalquivir, aunque no la única, añadiéndose al asistente y la Audiencia de Grados– se complejizaría a resultas de varias ordenanzas, que alumbraron el nacimiento de la figura del presidente –por encima de todo el aparato administrativo– en 1579 y una sala de justicia en 1583 transformada en Audiencia para 1596, conformada por unos cuantos oidores y un fiscal. A comienzos del siglo XVII, el presidente en lo alto de la Casa de la Contratación se erigía en jefe de una estructura bidepartamental en la que el factor, el tesorero y el contador pasaron a designarse como jueces oficiales; mientras que los oidores ostentaban la denominación de jueces letrados.

La Casa de la Contratación jamás fue un ente de decisión, sino una mera institución fiscalizadora, una «avanzadilla», una representación de la infraestructura polisinodial de la Corte. La Carrera de Indias era, en parte, dirigida, gobernada y administrada por una serie de sínodos –a veces no sin confusión– cuya erección se retrotrae a la década de los veinte del siglo XVI. Si embrionariamente fue el Consejo de Castilla la institución responsable de la Carrera de Indias, en 1524 un flamante órgano, heredero de algunas comisiones precedentes tuteladas por Juan Rodríguez

de Fonseca, asumió la gobernanza de los nuevos territorios al otro lado del océano, asesorando a los sucesivos monarcas en todo lo relacionado con la Carrera de Indias (Amadori y Díaz Blanco, 2017: 891-958). El Consejo de Indias disponía a comienzos del XVII de una plana compuesta por un presidente, alrededor de una decena de consejeros, dos secretarios –uno de la parte del Perú, por cuyo cauce transcurría lo referente a la ruta a Tierra Firme; otro especializado en México y la conexión con Nueva España– un fiscal y otros oficiales de menor relevancia (Díaz Blanco, 2012: 38).

Fruto de un juego de contrapesos, el Consejo de Indias no era el único órgano de la polisinodia que intervenía en la Carrera. El Consejo de Guerra, reorganizado en los años veinte del XVI por Carlos I –pese a que su máximo estudioso confirma su operatividad para 1517– nunca estuvo en todo el siglo XVII al margen de los temas militares indianos, menos aún de la defensa naval de la Carrera de Indias. En la década de los noventa del XVI la Casa de la Contratación sostenía una correspondencia constante con este tribunal, el cual hubo de controlar algunos aprestos de armadas[1] en sintonía con el Consejo de Indias.[2] Más adelante, se constituirían ayuntamientos con el Consejo de Indias para gobernar el aparato militar de la Carrera a los que asistirían consejeros de Guerra. Este sínodo, verdaderamente, no diferiría sensiblemente en su articulación de lo expresado para el Consejo de Indias. Si los presidentes de Indias podían ser oficiales de capa y espada o toga –esto es, juristas formados en las universidades castellanas–, el presidente del Consejo de Guerra era el mismísimo monarca. Los consejeros integrantes del órgano tenían un número variable, genéricamente militares de los tercios o las armadas, desde la decena durante el reinado de Felipe III a los cuatro estipulados en 1647. Adicionalmente, se añadían a las reuniones consejeros de Estado, el comisario general de la Infantería y Caballería de España o el Capitán General de la Artillería (Domínguez Nafría, 2001).

Estos esfuerzos de la Monarquía para imponer su férula sobre la Carrera de Indias hubieran sido insuficientes de no haber contado con la concurrencia del capital privado en la organización del tráfico y la defensa naval. Los hombres de negocios radicados en la Baja Andalucía desde la Baja Edad Media constituían una de las comunidades mercantiles más efervescentes de Castilla, descollando Sevilla. La solidez del Comercio sevillano, indudablemente, pesó en su candidatura a alojar la Casa de la Contratación y la cabecera de la Carrera de Indias. Se ha afirmado que la colaboración entre la Monarquía y el Comercio –es decir, el capital instalado en la Andalucía Occidental pero también en otras partes, como las provincias vascas o las comunidades de naciones– con intención de arrostrar el desafío de la empresa comercial y naval que implicó la Carrera de Indias –conjurando de esta manera los riesgos implícitos en la navegación– fue un «monopolio compartido» (Bernal, 2005: 436-437). Es claro que la Monarquía trató de canalizar, bajo las lógicas mercantilistas y postulados fiscales que imperaban a comienzos del Renacimiento, la contratación en una ruta con ramificaciones limitadas. Qué mejor prueba de ello que el desembarco de los metales

[1] Carta de los jueces oficiales de la Casa de la Contratación a Felipe II, Sevilla, 17 de abril de 1590, AGS, Guerra Antigua, 283. f. 250.

[2] Carta de Francisco Duarte a Felipe II, Cádiz, 30 de abril de 1590, AGS, Guerra Antigua, 283, f. 207.

preciosos de titularidad tanto real como privada en la Sala del Tesoro de la Casa de la Contratación bajo la custodia de los jueces oficiales y a la espera de su recogida por los cargadores a Indias. Pero este afán monopolístico, como es bien sabido, fue más una expectativa que una realidad, que patentizaron continuadamente fenómenos como el contrabando y el fraude, del todo conocidos por las autoridades. En cualquier caso, expresiones como «monopolio compartido» o «monopolio público-privado», no difuminan lo fundamental, que la envergadura de la tarea de preservar las comunicaciones con el Nuevo Mundo excluía cualquier amago de diseñar la Carrera de Indias bajo presupuestos de monopolio regio –el rey, gran comerciante del reino, aplicado en la *Carreira da Índia* portuguesa– (García-Baquero González, 1992: 59-60).

Este pacto entre la Monarquía-Comercio se manifestaría tempranamente en la financiación de los primeros elementos de protección del tráfico entre Castilla y sus Indias: la «avería», cuya andadura en la Carrera de Indias demuestra que el compromiso del Comercio para con la defensa transatlántica se retrotraía al primer decenio del XVI. Hay en la actualidad un cabal consenso entre la historiografía modernista contemporánea en definir la «avería» como un derecho *ad valorem* que gravaba a todas las mercancías –inclusive los metales preciosos– con los que traficaban los cargadores tanto en la ida como en la vuelta (Díaz Blanco y Hernández Rodríguez, 2021: 23-45). Al capital reunido de esta imposición había que añadir cantidades fijas cobradas a los pasajeros por su equipaje y pasaje a las Indias. Un derecho orientado a la prevención del riesgo en la navegación, de sus peligros y contingencias, y una definición que viene a coincidir con las explicaciones de sus contemporáneos. Para José de Veitia Linaje, que fue juez oficial y tesorero de la Casa de la Contratación, la avería era un derecho percibido con un propósito marcado, la dote o dotación de la armada de la Carrera.[3] Pero como el propio Veitia comentaría, el derecho tenía algunas variantes, muy indicativas de los altibajos en su recaudación y sobre todo del poder militar soportado. Los desbarajustes entre lo recaudado y lo erogado obligarían a pergeñar soluciones como la «avería vieja», concebida como un acrecentamiento del tipo fiscal ordinario con el que saldar cantidades adeudadas. En esta línea, en la Carrera de Indias existió una versión de la llamada «avería gruesa», consistente en un nuevo repartimiento sobre el gasto regular con el que afrontar un esfuerzo bélico adicional, normalmente más naves de guerra, infantería, marinaje, armas y equipamientos que sumar a los corrientemente estipulados. Esta avería no se circunscribiría a la Carrera de Indias. Otro derecho de avería financiaría la Armada del Mar del Sur (Serrano Mangas, 1989: 290). No está de más que era un derecho al que la Real Hacienda contribuía como un particular más.

Las razones de este control de la Monarquía de un derecho que también la gravaba están en su precursor inmediato, la avería gruesa y ordinaria reguladas por las ordenanzas del Consulado de Burgos, datadas en 1538. La avería tal y como estuvo concebida en la Carrera de Indias –una dotación financiera para el sustento del aparato militar aportada por los interesados en la prevención del riesgo– vino emanada de una corporación de mercaderes, un consulado, primeramente el de Burgos –fundado

[3] Veitia Linaje, *Norte de la Contratación…*, L. I, Cap. XX, puntos 1 y ss.

en 1494–, el cual suministra valiosas claves para entender la articulación y balanza de fuerzas que cimentaría el «monopolio compartido» en el espacio transatlántico.

Los consulados eran instituciones medievales mercantiles de naturaleza corporativa –gremios de mercaderes–, de raigambre mediterránea. Sus finalidades eran variadas, pero en último término se reducían a mantener el monopolio de un vector comercial –una ruta y/o un mercado– y la representatividad o portavocía de la corporación ante la Monarquía (Bernal, 2005: 437-438). Esta característica es primordial, porque los consulados se erigieron también en tribunales de comercio poseedores de una jurisdicción privativa concedida –y delegada– por una autoridad superior –por ejemplo, una monarquía o república urbana– de que procedían verticalmente todos y cada uno de sus privilegios. Se sobreentiende de esta forma que el derecho de la avería estuviera en última instancia sujeto a la Monarquía y que, como se apreciará en subsiguientes páginas, la capacidad de decisión política de los cargadores a Indias sobre cómo, cuándo y para qué emplear los recursos militares a los que contribuían a costear fuera escasa. La dialéctica, a saber, la relación entre el capital privado y la Monarquía en la Carrera de Indias fue siempre asimétrica (Díaz Blanco y Hernández Rodríguez, 2020: 27-74), aun a sabiendas por parte de los dos actores de que el capital, como agente insoslayable para el mantenimiento del poder militar, tenía herramientas para sustraerse de su carga y condicionar la marcha de esta empresa imperial. Esta menor fortaleza política de los comerciantes bajoandaluces –si se compara con trayectorias como la neerlandesa o la inglesa– era un peaje al que estaban sometidos a cambio de estar amparados por una Monarquía global férreamente articulada,[4] entendiéndola como un gran «espacio de servicio» del que no fueron marginados, y del que eran una élite. Pero en su concepción, la avería fue una solución de mercaderes para mercaderes, un resguardo ingeniado de partida por el desentendimiento de la Monarquía de la defensa marítima. En su *Política indiana*, Juan de Solórzano Pereira afirmaría no sin mordacidad que el tributo orientado a la protección de las rutas comerciales era el almojarifazgo, no habiendo que tirar de averías si la fiscalidad real bastara (Solórzano Pereira, 1647).

La administración de la avería –dimensión de la defensa atlántica– siempre fue una labor que implicó a los cargadores, al capital bajoandaluz. Ya en 1507, los mercaderes acordaron el cobro de averías con el que poner a la vela dos carabelas de armada. En 1536, con motivo de la expedición de las primeras ordenanzas de la avería, se fijaba que esta corriese a cargo del tesorero de la Casa de la Contratación, pero también de unos diputados del Comercio. En colaboración con la Contratación, estos administradores habían de prever lo que montaría el total de los gastos de la defensa, en un marco en que el precio de pertrechos y bastimentos era extremadamente volátil. El acuerdo de estos diputados, comprometidos en la financiación, se hizo sentir en su necesario asenso a la hora de designar el personal de las primigenias armadas por la Casa de la Contratación (Caballero Juárez, 1997: 287-288). Los cargadores, involucrados en la protección de la Carrera de Indias desde hacía décadas, solicitaron en diversas fechas –al menos 1519 y 1525– (García-Baquero González, 1992: 74) que la Monarquía

[4] Comprendido como, a menos articulación, mayor interacción entre las élites y el gobierno (Yun Casalilla, 2019: 262).

les otorgara una plataforma de expresión política, el ansiado Consulado, el cual no llegaría hasta 1543. Las ordenanzas posteriores emitidas en 1556 (Heredia Herrera, 1973: 149-183) para el gobierno de la corporación no dejan resquicio de duda acerca de su papel de caja de resonancia del Comercio en su conjunto, al estar dirigido desde aquella fecha por un prior y dos cónsules (Heredia Herrera, 1985: 217-236) elegidos por votación indirecta de entre el resto de cargadores agrupados (Heredia Herrera, 1981: 167-180); por más que sus miembros más encumbrados tuvieran la habilidad para fomentar prácticas exclusivistas perjudiciales para el resto de la comunidad mercantil. Estas ordenanzas de 1556 asentaban que el Consulado se ocupara del cobro y administración de la avería, ganando por añadidura ingentes responsabilidades en el apresto de los contingentes navales. Los diputados de la avería auxiliarían en este menester a prior y cónsules. Los oficiales de la Casa de la Contratación se limitarían a fiscalizar las cuentas (Caballero Juárez, 1997: 292-293). Hacia 1561, el control administrativo del derecho seguía siendo ostentado por el Consulado (Caballero Juárez, 1997: 296).

En el ecuador del XVI la avería era gestionada por un organigrama institucional bastante maduro: un juez de averías, escogido por el monarca; el prior y cónsules del Consulado; un diputado contador y un diputado receptor. Esta plana era engrosada por un personal auxiliar, que en función de la coyuntura se incrementaría o reduciría: un alguacil, un escribano y diversos receptores apostados en varios puertos del suroeste español. La avería era una bolsa fiscal independiente, depositándose los fondos en un arca de tres llaves, cada una a recaudo del juez de averías, el prior y el receptor (Caballero Juárez, 1997: 294). Como se puede apreciar, el Consulado dominaba en buena medida el engranaje financiero del dispositivo defensivo.

ARMADAS Y COMPAÑÍAS DE INFANTERÍA. GUARDIANES DE LA CARRERA DE INDIAS EN UNA ERA DE CONFLICTIVIDAD Y MUNDIALIZACIÓN

A pesar de que la navegación convoyada se fue imponiendo ya en la primera mitad del XVI a causa de las guerras europeas de la Monarquía contra la Casa de Valois, el régimen de convoyes relativamente popular entre la historiografía y conector entre Castilla y sus Indias durante lo que restaba del siglo XVI y la totalidad del XVII tuvo un parto accidentado hasta los setenta (Díaz Blanco, 2014a: 661-692). Este modelo de protección se fundamentaba en la programación de dos flotas o convoyes anuales defendidos respectivamente por dos navíos insignia, la capitana y la almiranta. Uno, la flota de Nueva España, iba del eje Sevilla-Sanlúcar-Cádiz a Veracruz. Anexo a este contingente iban las denominadas «naos de Honduras», por lo común dos naves que recibían también el sobrenombre de capitana y almiranta. Cada una estaba gobernada por un cabo, y sobre el más antiguo recaía el mando del pequeño contingente. Estas dos naves estaban subordinadas al militar al mando de la flota de Nueva España, un general. La misión de esta pequeña fuerza era acoplar a la Carrera de Indias Centroamérica, un área preciada por su producción de tinturas, por lo que en la ida hacia América las naos iban junto –«en conserva»– a la flota de Nueva España,

separándose de este contingente ya en aguas caribeñas. Hasta 1603, el apostadero habitual de estas naos era Puerto Caballos –actualmente Puerto Cortés, en el litoral hondureño–. No obstante, la precaria seguridad de este enclave –manifestada en los sucesivos ataques ingleses de 1591 y 1593– movió a los españoles a la búsqueda de un fondeadero más apto.[5] Lo encontrarían desde 1607 en el puerto guatemalteco de Santo Tomás de Castilla, adonde se trasladaron los vecinos del surgidero anterior. El lugar, doblemente protegido, primero por la bahía de Amatique y al abrigo de una segunda ensenada interior, sería el punto seleccionado para el embarque hacia la Península de cueros, zarzaparrilla, maderas y, por supuesto, grana y tinte añil.[6] Las naos de Honduras, a continuación, se reunían con otros contingentes navales en La Habana.

La segunda flota, la de Tierra Firme, derrotaba primero en Nombre de Dios y luego de su sustitución, a Portobelo –plaza de celebración de las ferias comerciales–, aunque era normal que hiciera escala en Cartagena de Indias y Santa Marta. Sendos convoyes estaban compuestos cuando se cerraba el siglo XVI por entre treinta y noventa naves, todos artillados en mayor o menor medida. Con todo, la debilidad de las capitanas y almirantas para entablar un combate sería un hecho a lo largo del XVII, preocupando especialmente al general Carlos de Ibarra la suerte de la flota de Nueva España y naos de Honduras en los años veinte.[7] En estos dos mejores bajeles de cada flota, apellidados capitana y almiranta, se embarcaban el general y almirante respectivamente, responsables máximos de la navegación. Entrado el siglo XVII, había cierto consenso en que en marzo o abril partiera la flota de Tierra Firme y dos meses después, en junio, la flota de Nueva España. Se perseguía con ello disminuir la temporada de huracanes. Invariablemente de estos ritmos teóricos, nunca en la práctica hubo unos tiempos de partida y regreso oficiales.

Esta exigua estructura defensiva empezó a robustecerse no sin avances y retrocesos en los sesenta del XVI. Entre 1561 y 1568 fue operando una «Armada de la Guarda de la Carrera de Indias» capitaneada por figuras como Pedro Menéndez de Avilés y Cristóbal de Eraso, detrás de la que se hallaba la real hacienda. Esta formación era producto del desafío que para la Carrera de Indias significaban las crecidas agresiones inglesas y francesas hugonotas o el corso y la piratería rampante, síntomas todos de esa mundialización corrosiva. Convertida en clave de bóveda de la organización naval de la Carrera de Indias, su propósito difería sensiblemente de su homónima del XVII, puesto que en teoría la escolta de las flotas quedaba en un segundo plano ante prioridades como la salvaguarda de las costas caribeñas frente al corso y la participación en las jornadas militares que se terciasen. Curiosamente, sus mayores éxitos los cosecharía precisamente actuando como escolta de las flotas (Pajuelo Moreno, 2021: 62-69). Pero esta Armada de la Guarda ejemplificaría el éxito y fracaso de Felipe II en reforzar la autoridad regia sin el concurso de los cargadores, aprovechando el

[5] Veitia Linaje, *Norte de la Contratación…*, L. II, Cap. V, Punto 28, 97.

[6] Veitia Linaje, *Norte de la Contratación…*, L. II, Cap. V, Punto 29, 97-98.

[7] «Puntos del papel que ha dado don Carlos de Ibarra para que la flota de Nueva España vaya de aquí adelante con mayor defensa, y de lo que ha conferido con él después que S.M. resolvió la consulta de la Junta de Guerra de Indias sobre la proposición de don Carlos en que mandó se le oyese y lo que después de haberle oído se ha ajustado en la Junta para su despacho», s.f., AGI, Indiferente General, 1870.

viraje atlantista de su reinado y el patrocinio de una decidida política naval. Parece que conforme avanzó la década de los sesenta del XVI la Monarquía puso un mayor celo en controlar la Carrera de Indias –con la explosión del comercio transatlántico y el aumento de los compromisos defensivos como telón de fondo–, atendiendo a la administración de la avería. Se ensayaron formas de gestión más directa de la avería en detrimento de la indiscutible presencia tenida hasta entonces por el Consulado. Los oficiales de la Casa de la Contratación desplazaron progresivamente a prior y cónsules, tendencia que se materializaría en las ordenanzas de la avería de 3 de marzo de 1573. La flamante orgánica concedía renovado peso a los ministros reales, el tesorero, factor y contador, prior y cónsules, un juez de averías, un receptor, un escribano y un veedor (Caballero Juárez, 1997: 298). Esta aspiración a una Armada de la Guarda lo más desvinculada posible de los brazos del Comercio y financiada enteramente por la real hacienda se antojó inaplicable. En 1586, Felipe II conminaba al Consejo de Indias que estudiase algún arbitrio con el que aligerar el desembolso de su hacienda en la defensa transatlántica, aun sabedor de la reluctancia del Consulado a contribuir en su sostenimiento (Caballero Juárez, 1997: 300).

Ese arbitrio acabó desembocando en el asiento de la avería en 1591 concertado entre la Monarquía y el Consulado. O lo que es lo mismo, la aparición de una Armada de la Guarda de la Carrera de Indias exclusivamente diseñada y empleada en la protección de las flotas y custodia de los metales preciosos tan valiosos para el capital mercantil bajoandaluz como para la financiación de la Monarquía. La nueva Armada de la Guarda, denominada también Real Armada de la Guarda, Armada de Tierra Firme, Armada de la Avería, Galeones de la Plata o «los Galeones», a secas, como su propio nombre indica, se basaría en una tipología naval, el galeón, versátil e híbrida, tan usable en el combate como en el transporte de productos varios. La Armada de la Guarda, gobernada por un capitán general y su almirante, y con dos naves insignia, la capitana y almiranta, partía del eje Sanlúcar-Borrego-Bonanza-Cádiz –jamás desde Sevilla– a la par que la flota de Tierra Firme, escoltándola y siguiendo su misma ruta.

Al arribar a Portobelo, los metales preciosos altoperuanos eran introducidos en los galeones de la Armada de la Guarda –aunque no en todos siempre, privilegiándose su custodia en orden de prelación en la capitana y almiranta de la formación– para embocarse tras las ferias hacia La Habana. Antes, los metales preciosos guardados en sus bodegas ya habían experimentado un largo viaje. Embarcados en el Callao y custodiados por la capitana y almiranta de la Mar del Sur, los tesoros llegaban a Panamá y de ahí, acarreados por recuas de mulas a través del camino real transístmico, habían terminado en Portobelo. La misión de los galeones de la plata superaba la custodia y traslado de los metales preciosos obtenidos de Potosí. Desde inicios del XVII, no reparando en precauciones y evitando riesgos en un clima de guerra global, diversas cédulas reales ordenaban que la Armada de la Guarda y la flota de Tierra Firme aguardasen la llegada a La Habana de la capitana y almiranta de Nueva España junto con el resto de su convoy mercante, amén de las naos de Honduras. La plata y el oro en pasta, los reales de a ocho mexicanos, la grana, el índigo y cualquier otro bien que tuviera un elevado valor era «hondeado» de los navíos procedentes de Nueva España y Guatemala a los galeones de la Armada de la Guarda.

Subvenida por el derecho de la Avería, los cargadores a Indias y el Consulado en conjunto contemplaban los galeones como la última barrera contra piratas, corsarios, armadas enemigas y elementos de la naturaleza. No menos Felipe II, Felipe III, Felipe IV y Carlos II, pues de la llegada de la plata pendía la satisfacción de los asientos con los banqueros de la Monarquía y las «provisiones generales» (Rodríguez Hernández, 2013: 61-98), lo más parecido a un presupuesto estatal. En 1608, el capitán general de la Armada de la Guarda, Jerónimo de Portugal, exaltaría ante Felipe III la formación y su papel en el orden naval del Rey Católico, «esta armada es la más importante que V.M. tiene».[8]

Para poner en el océano los galeones de la plata y atemperar el riesgo en la Carrera de Indias los españoles no solamente podían acreditar la vigencia de instituciones políticas y corporativas o la colaboración entre el poder real y el Comercio. En la Edad Moderna temprana se llevaron a cabo pasos muy importantes en la configuración de ejércitos profesionales al servicio de los conglomerados políticos emergentes de la inflexión entre el Bajo Medievo y el Renacimiento. La Monarquía Católica había estado desde hacía más de una centuria a la vanguardia de los progresivos cambios en el modo de hacer la guerra, una expresión más del afianzamiento del estado fiscal-militar. Los tercios de infantería (Quatrefages, 2015 [1979]), «estructuras orgánicas, administrativas y tácticas, y en menor medida de combate» con vocación de permanencia, como unidades militares, fueron un producto de toda una serie de transformaciones en el arte de la guerra operadas circunstancialmente entre la guerra de Granada y la sucesión de conflictos italianos en los que se vio envuelta la Monarquía: modelos de captación del soldado de tipo voluntario, la puesta en valor de la calidad del recluta frente a la cantidad, su identidad de súbditos de un mismo monarca y no mercenarios extranjeros, la primacía de la infantería sobre la caballería, el precoz uso masivo de las armas de pólvora, o una notable apuesta por la meritocracia que permitió que estas unidades fueran espacios de servicio y promoción social. Aunque los tercios no dejaron de ser una proyección más de la sociedad española de su tiempo, marcada por la desigualdad estamental y el privilegio, el valor concedido a la experiencia en combate como medio de ascenso en el escalafón no ha de ser infravalorada.

Aquello, junto con el referido carácter voluntario tanto de su oficialidad como de la tropa los dotó de una cualidad, un espíritu de cuerpo, una *esprit de corps*, de orgullo y emulación entre los diversos tercios. Son, realmente, muchos los factores que auparon a los tercios a una hegemonía militar casi incontestable por espacio de siglo y medio, pero una de las claves quizás resida en la flexibilidad de su organización y, en razón de esta, versatilidad y polivalencia táctica y logística. Las ordenanzas de Génova de 1536 –y ordenamientos subsiguientes– instauraron unas unidades militares que, sobre el papel, estarían constituidas por un número cambiable de compañías –entre diez y quince– que en total no superarían los 3.000 hombres. La compañía era la célula básica del tercio, llegándose a definir el tercio como un conjunto de compañías bajo un único mando. Estas compañías, también denominadas banderas, eran variables en cantidad y tamaño, amén de intercambiables y autónomas, no siendo infrecuente

[8] Carta de Jerónimo de Portugal y Córdoba a Felipe III, 1608, AGI, Indiferente General, 1124.

que se realizasen campañas en las que se escogían unas cuantas sin estar el tercio al completo. Cuando tocaba robustecer con gente veterana a cualquiera de estas unidades, las compañías inexpertas se trocaban por otras de soldados veteranos, viejos. Y cuando había que proveerse de nuevos reclutas, no había más que completar al tercio con compañías nuevas, bisoñas. Originalmente, esta miscelánea de compañías en su estructura, unas con más armas enastadas y otras con predominancia de arcabuces y mosquetes, dio al tercio una diversidad táctica superior a la de sus enemigos.

Esta versatilidad y polivalencia es bien explicativa de por qué los tercios fueron desde su práctica constitución empleados en la guerra en el mar. Y, lo que es más, los españoles crearían unidades encuadradas en tercios especializadas en una doctrina, la del combate naval y la proyección de fuerza desde el océano a tierra. Los militares de la Monarquía española se han vanagloriado hasta el tiempo presente –esgrimiendo lo aludido en ordenanzas de principios del siglo XVIII– de la antigüedad de su infantería de marina. Así, el emperador Carlos habría creado en 1537 el primer tercio o unidad militar con carácter anfibio, pese a que los romanos ya habían erigido en el pasado unidades anfibias centradas en la guerra fluvial y el combate naval. Muchas unidades se han adjudicado esta antigüedad, a saber, estar compuestas por soldados diferenciados de la marinería, con unas funciones, tareas, disciplinas y fuero dispar. Se ha sostenido asiduamente que la primera estructuración operativa de un tercio de armada –de la que se tenga registro– sería el Tercio de Mar de Nápoles–, el cual, aunque inició su andadura en 1566, habría tenido efectivamente unos orígenes «cuasi legendarios» en las Compañías Viejas de la Mar de Nápoles, concebidas por Carlos V y sus consejeros como banderas destinadas a ser embarcadas en las galeras mediterráneas.

Poco a poco, fueron surgiendo en la segunda mitad del XVI tercios cuya nomenclatura remite sin atisbo de duda a la guerra en el mar –y no a embarcaciones en las naves a consecuencia de una acción concreta–, de la que los historiadores se han hecho eco sin demasiada sistematización: Tercio de la Armada del Mar Océano (1566), Tercio de Armada (1580), el Tercio Viejo de la Armada del Mar Océano (1603), el Tercio de la Armada de la Guarda del Estrecho o el Tercio de la Armada de Barlovento (1635 aprox.) (O´Donnell y Duque de Estrada, 2012: 81-123).

Lo cierto es que como se menciona en este estudio, con la cristalización de la Armada del Mar Océano –la formación naval por excelencia de la Monarquía en el Atlántico– en las postrimerías del XVI, estructurada en varias escuadras regionales, se irían sucediendo multitud de tercios que tripularían sus galeones, urcas, carabelas, pataches y demás bajeles. Muchos de estos tercios no han pasado a la historia, sencillamente debido a que recibían el nombre de sus maestres de campo, o eran meras compañías asociadas a las escuadras regionales. Otros de estos tercios engrosarían los ejércitos de campaña de la Monarquía en la Península en el ecuador y segunda mitad del XVII, y aunque con la adjetivación «de armada», es dudoso que llegaran a veces a pisar siquiera un navío (Williams, 2017: 225-248). Pero estas matizaciones no han de desechar la mayor, los españoles fueron pioneros, al poseer dominios en las cuatro partes del mundo, en reconocer las ventajas de la doctrina de la guerra anfibia, creando unidades de infantería de marina mucho antes que sus adversarios.

Francia no instituyó unas unidades de infantería de marina especializadas hasta 1622, cuando, a iniciativa de Richelieu –cuyas observaciones sobre la dispersión de los dominios del Rey Católico no deberían pasar desapercibidas– se ordenaron las *Compagnies ordinaires de la mer*. Acto seguido, hacia 1635, se levantó el *Régiment Cardinal-Duc*, rebautizado luego como *Régiment de La Marine*. Por su parte, los ingleses erigieron en 1664 el *Maritime Regiment of Foot* o *Admiral's Regiment*, un cuerpo de 1.200 hombres divididos en seis compañías. Como se comprobará, su parecido a lo que los españoles implementaron mucho antes es considerable. Esta unidad era reclutada de entre las milicias londinenses, siendo reforzada un año después por un segundo regimiento, el *Holland Regiment*. Ambas unidades serían el germen del posterior cuerpo de *Royal Marines*. En cuanto a los neerlandeses, durante casi todo el siglo XVII confiaron la guarnición de sus bajeles a regimientos de infantería convencionales. En diciembre de 1665, sin embargo, a propuesta de Johan de Witt, los estados de Holanda acometieron la labor de crear un potente regimiento de 4.000 *zeesoldaten* o marines, una suma de veinte compañías levantadas de entre los hombres con conocimientos marineros. El resto de las Provincias Unidas no siguió el ejemplo de los holandeses y el regimiento de Holanda fue disuelto hacia 1674. No sería hasta 1698 cuando un cuerpo de marines de las provincias de Holanda y Zelanda tomase forma, peleando en la Guerra de Sucesión (Bruijn, 2011: 116).

Los españoles no estaban en situación de tomarse el lujo de demorar la instauración de tales unidades, pues sus contactos con ultramar no fueron en el XVI esporádicos ni espasmódicos, sino cotidianos. Las armadas primigenias de la Carrera de Indias financiadas por la avería o la real hacienda –la Armada de la Guarda de las Costas de Andalucía o las armadas de Pedro Menéndez de Avilés y Cristóbal de Eraso– inevitablemente hubieron de estar guarnecidas por compañías de infantería española. En abril de 1590, por ejemplo, antes de concertarse el asiento de la avería de 1591, el general Juan de Uribe Apalúa marchó a Tierra Firme con una armadilla muy distinta a la Armada de la Guarda que vería la luz años tarde: una capitana, una almiranta, dos galizabras y otra nao. Esta formación tenía, lógicamente, que ser protegida y en ella fueron embarcados «seiscientos y cinco infantes con capitanes, alféreces y sargentos y otros oficiales y gentileshombres»[9] proporcionados por el duque de Medina Sidonia, pero sin alusión a ningún tercio.

Algunas unidades de infantería vigentes en el siglo XVII, pero operativas ya en el crepúsculo del XVI, aportan claves para asimilar la espontaneidad del dispositivo transatlántico antes de 1591. Por ejemplo, las compañías de infantería que guarnicionaban las naos de Honduras, las cuales no se extinguieron hasta el ecuador del XVII. Las compañías de las naos de Honduras se reclutaban exprofeso cada vez que se aprestaba este exiguo contingente, por lo que no ha quedado de ellas un voluminoso rastro documental. En cada una de las dos naos era embarcada una compañía de

[9] «Relación de la gente de mar y guerra, artillería, armas y municiones, pertrechos y otras cosas que se han proveído y van en las naos que por mandado de S.M. lleva a su cargo el general Juan de Uribe a la provincia de Tierra Firme, y en las dos galizabras de Ambrosio Spinola. Así para su provisión y servicio, por cuenta del avería, como para el de las naos de la flota del cargo de Diego de la Rivera que está en la dicha provincia y para las galeras del […]», AGS, Guerra Antigua, 283, f. 208.

infantería de cincuenta hombres.[10] Una prevención que se antojaría insuficiente en 1627, cuando los holandeses capturaron una de las dos naos, haciéndose con un botín de colorantes y demás frutos de Indias. Este hecho, opacado por las presas hechas tan solo un año después, escarmentaría a los españoles, que en 1628 redoblarían hasta los cien infantes la guarnición de cada nao.[11] En cuanto a las cuatro compañías de infantería embarcadas en las capitanas y almirantas de las flotas de Nueva España y Tierra Firme –de un centenar de hombres cada una, cada compañía introducida en un navío, a capitana y almiranta por flota, luego cuatrocientos individuos en total–, tampoco presentaron un excesivo grado de profesionalismo ni permanencia antes de ser asociadas en la primera década del XVII a la guarnición del presidio de Cádiz. Las dos compañías de la flota de Tierra Firme, postreramente, serían sustituidas por dos banderas del Tercio de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias. Este tercio de infantería española, descrito en las fuentes igualmente como «Tercio de Galeones», «Tercio de la Avería», «Tercio de los Galeones de la plata» o hasta, lacónicamente, «compañías de la Avería», sería la auténtica piedra angular del dispositivo defensivo transatlántico en el siglo XVII.

Aunque algunos oficiales de la Armada de la Guarda afirmarían en los albores de esta centuria que la unidad era muy antigua –la antigüedad es, en sí misma, un concepto relativo si no se cuenta con evidencias históricas–, todo parece evidenciar que no adquirió su fisonomía definitiva hasta la creación de la formación naval a la que estaría definitivamente vinculado, la Armada de la Guarda, en 1591. Tras este concierto entre la Monarquía y el Consulado, estas compañías de infantería fueron adquiriendo los rasgos de profesionalismo y permanencia que se atribuyen a un tercio de infantería española por la mayoría de los especialistas –no disolución después de los desembarcos, alojamientos en uno o varios núcleos de población, comisarios de conducta, o selección de al menos parte de la oficialidad por organismos centrales rectores de la Monarquía–. También en la cesura entre el XVI y el XVII iría adoptando una idiosincrasia particular y definitiva –si bien no ajena a otros tercios de armada– como el culto a la Virgen del Rosario y un aglutinamiento social en torno a una cofradía. Fechar en la última década del XVI la institucionalización del Tercio de la Armada de la Guarda cuenta con otros argumentos credenciales. Su sobrenombre, «Tercio de la Avería», explicita que su fundación estuvo ligado al acuerdo con el Comercio, con el derecho de la avería y, es de presumir, al asiento de la avería. Un apelativo que excluye casi automáticamente a aquellas compañías de infantería que eran introducidas en anteriores armadas reales, como las que funcionaron en los sesenta y setenta. No hay que desatender otros razonamientos que hubieron de pesar en la consolidación de la unidad. Como la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, su fundación fue de la mano de un recrudecimiento de la conflictividad en el espacio transatlántico –y del riesgo inherente–, obligando a la Monarquía a implementar un esfuerzo militar sin precedentes en la protección de la ruta. Cuando esa conflictividad se suavizó durante

[10] Cuentas del pagador Domingo de Sarasua de 1613 a 1614, AGI, Contratación, 3351. Veitia Linaje, *Norte de la Contratación…*, L. II, Cap. V, Punto 27, 96-97.

[11] Veitia Linaje, *Norte de la Contratación…*, L. II, Cap. V, Punto 27, 96-97.

la *Pax Hispanica*, el Tercio de Galeones encontró su sitio en el entramado defensivo de la Monarquía, al ser la única unidad militar por decenios fiable en un suroeste peninsular estratégicamente vital para la guarda del Estrecho.

En adición, la disputa por el dominio del Atlántico vino acompañada por el surgimiento de entes del gobierno de la polisinodia que fiscalizarían esta fuerza en el devenir del XVII. Aunque con antecedentes en la conocida como Junta de Puerto Rico de los ochenta y noventa o la Junta de la Armada del Mar Océano de 1594 (André, 2022: 211-228), los temas concernientes a la defensa del imperio americano y la protección de la Carrera discurrieron por la Junta de Guerra de Indias, instituida en 1600.[12] La Junta de Guerra de Indias era presidida por el presidente del Consejo de Indias y estuvo compuesta por consejeros de este sínodo y el de Guerra –cuatro habitualmente–, aunque su asistencia regular no estaba garantizada y sus roces con sus homólogos de Indias, previsibles. Olivares, en calidad de Gran Canciller de las Indias, tuvo derecho de asistencia y voto en las materias de gracia y gobierno que competían a la Junta de Guerra de Indias. Otros de los integrantes de este ayuntamiento fueron los dos secretarios del Consejo de Indias y su fiscal.

Ocasionalmente, cuestiones relativas a la defensa de la Carrera de Indias, la Armada de la Guarda, el Tercio de Galeones y las compañías de las flotas fueron tratadas en otra entidad perteneciente a la polisinodia, la Junta de Armadas. Esta junta, pieza clave de la maquinaria bélica hispana, databa de 1594, pero fue abolida en 1607 y rescatada como instrumento de la guerra económica por Olivares en 1622. Formada por consejeros del Consejo de Guerra y su secretaría de mar, la Junta de Armadas atendía todos los asuntos relacionados con la Armada del Mar Océano, la fabricación y compra de bajeles, la negociación con los contratistas y las oligarquías locales, su equipamiento y la provisión de vituallas y pertrechos.

El Tercio de la Armada de la Guarda no presentaría en su organigrama disimilitudes demasiado remarcables en relación con sus homólogos de la Armada del Mar Océano. Aun así, tendría un carácter específico motivado por su funcionalidad básica: proteger los tesoros del rey y particulares en su retorno a España. Como cualquier otro tercio, era la agregación de un número variable de banderas, genéricamente entre seis y doce. De cualquier forma, no fue extraño que en determinadas expediciones a la unidad se le sumasen compañías sueltas de la Armada del Mar Océano o, incluso, en 1629, tercios de armada enteros. En este sentido, una de las peculiaridades del Tercio de Galeones estribó en que el número de compañías se correspondió las más veces con el número de navíos de la Armada de la Guarda. Embarcada cada compañía en uno de los bajeles de gran porte de la formación y repartidos ramos de todas las banderas en naves menores auxiliares –el patache de Galeones y el de la Margarita– el cometido de estos soldados era proteger a toda costa la nave encomendada. Como en otros tercios, la media de integrantes de cada compañía fue mudable. Las primeras compañías de la unidad tenían por lo general más hombres que la última, embarcada en el patache de la Margarita en la segunda mitad del XVII. Sea como fuere, experimentaron oscilaciones acusadas, desde los 200 hombres a apenas 60. Estas

[12] «Establecimiento de la Junta de Guerra de Indias», s.f., AGI, Lima, 467.

compañías revestían otra característica llamativa. No existió una distinción firme presente en otros tercios entre compañías ordinarias o de picas y las de arcabuceros, estas especificaciones nunca tuvieron espacio en las muestras del Tercio de Galeones. Todas las compañías estaban armadas con mosquetes y arcabuces, armas personales de la infantería española en la Carrera de Indias. A resultas de ello, el «tercio de arcabuceros», un sobresueldo o ventaja que se distribuía en otras unidades entre la tercera parte de la plantilla que usaba arcabuces, en el Tercio de Galeones se repartía proporcionalmente entre todos los soldados de plaza sencilla, cabos y abanderados desde los años treinta.[13]

El Tercio de Galeones, no obstante, nunca pudo desprenderse de una vitola de unidad de menor prestigio marcial y considerable inferior reputación que los tercios de la Armada del Mar Océano. Esta minusvaloración –traducida en menores salarios y honores– obedecía a criterios operacionales. Los tercios de armada embarcados en la Armada del Mar Océano estaban diseñados para campañas cortas y operaciones anfibias de desembarco en tierra; en cambio, la infantería de los galeones de la plata había de centrarse en pelear dentro de estos, procurando ni siquiera tomar tierra en Portobelo, Cartagena de Indias o La Habana.[14]

Pero más que por sus acciones militares, los soldados de la Carrera de Indias del siglo XVII fueron célebres por sus actividades comerciales aprovechando su posición privilegiada en el corazón mismo del aparato militar. Los militares participaron vigorosamente en dos fenómenos ilícitos consustanciales a la Carrera de Indias, el «contrabando» y el «fraude». El primero consistía en la introducción en los galeones y demás navíos del sistema de armadas de productos que sorteaban cualquier tributación o cuya presencia en los mercados indianos estaba prohibida. El contrabando, por tanto, era susceptible de comportar el conocido como fraude, definido como la elusión de la fiscalidad en vigor en la Carrera (Oliva Melgar, 2005: 19-73). De todos los gravámenes lesionados, merece destacar la avería. Así pues, oficiales y soldados fueron guardianes de las riquezas pertenecientes al rey y particulares, pero, poliédricamente, acabaron siendo un factor nocivo para la perpetuación del modelo de sostenimiento financiero del dispositivo defensivo consolidado en 1591. Los galeones se revelaron ya en el siglo XVI como embarcaciones idóneas para la guerra, pero no menos como naves de transporte, perfectas para la introducción de mercaderías ilícitas y el retorno de plata, oro y otros productos fuera de registro, o sea, de control fiscal. La oficialidad de los contingentes navales –generales, almirantes y capitanes de mar y guerra especialmente– participaron intensamente en los intercambios comerciales, sacando rédito de su dominio, parcial o casi pleno, de las estructuras efímeras que compartimentaban el interior de los galeones. Los pañoles, los compartimentos fabricados a fin de guardar toda suerte de existencias para los viajes –el de la pólvora o el de la plata, por ejemplo–, se sobrecargaban. Asimismo, los camarotes, otras construc-

[13] Remate de cuentas, Alonso de Tapia y Vargas, 1637, AGI, Contratación, 4797. «El dicho pagador don Cristóbal de Vozmediano, su cuenta ordenada. Data de los maravedís que pagó en el arca de Capitanía General de Galeones de la ciudad de Cádiz en los años de 1660, 1661 y 1662», AGI, Contratación, 3490.

[14] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 6 de noviembre de 1606, Indiferente General, 1867.

ciones perecederas de madera; o los ranchos, espacios personales de los tripulantes, normalmente bajo llave y candado, eran dominados por la oficialidad, pues soldados, marineros y artilleros eran asiduamente deudos y criados de la primera. No en pocas ocasiones durante el periodo de estudio, el dominio de estas reducidas y claustrofóbicas dependencias, las cuales dotaban a las entrecubiertas, bodegas y cámaras de los alcázares del aspecto de un panal de abeja (Serrano Mangas, 1989: 337), fue motivo de agrias disputas. Estas dinámicas ya estaban encaminadas en la década de los noventa del XVI, si no antes. En 1590, al momento de la negociación del asiento de la avería que materializaría la Armada de la Guarda, la Monarquía insistió taxativamente en que no se introdujese ninguna clase de mercadería, ni registrada ni fuera de registro, en los galeones de la plata y las capitanas y almirantas de las flotas.[15]

Pero estos altos estándares nunca fueron acatados, ni por los oficiales de la Casa de la Contratación –involucrados también en las actividades de contrabando–, ni por los administradores de la avería, ni mucho menos por los militares. El transporte de productos, principalmente agrícolas, en el interior de los galeones y su comercialización tuvo algo de transversal, de amortiguador social cuando no de procedimiento de economía política y reclamo de enganche y servicio, pues en distintos niveles, afectó igualmente a capitanes y soldados, siendo tolerado por las autoridades. A los oficiales se les dispensaban las denominadas «permisiones» o «aprovechamientos ordinarios», autorizaciones para almacenar en las cámaras de popa determinados productos agropecuarios, tanto para uso personal como orientados a su venta en América.[16] Tales permisos sancionaban, además, el alojamiento de pasajeros. Un capitán de un galeón, vía estos aprovechamientos ordinarios –y de la fiscalización del juego practicado por la tripulación y pasaje– podía granjearse, de acuerdo con el presidente de la Casa de la Contratación, hasta 6.000 ducados.[17] Esta laxitud se desparramaba verticalmente a la soldadesca, en virtud de los permisos para el ahorro de la ración de vino –valorada hacia 1632 en Cartagena de Indias de Indias en nada menos que un real–,[18] lo que comprensiblemente estribaba un genuino interés crematístico para el soldado. Estos ahorros de vino y otros bastimentos con la mira puesta en los puertos indianos, aunque incentivaban la introducción de más pipería de la necesaria y la sobrecarga de los galeones, fueron contemplados con condescendía por jueces oficiales de la Contratación y generales. En 1598, el general Luis Fajardo asumía que los ahorros de vino por las tripulaciones estaban fuera de cualquier discusión, «porque sin este interés no habría quien sirviese viaje tan largo».[19] Fajardo proponía que, en aras de evitar abusos, el vino y bizcocho ahorrados se comprase a la tripulación al precio más

[15] «Relación de las cosas que Su Magestad ha de ser servido de mandar conceder a la Universidad y Consulado de Sevilla para que tenga efecto el hacerse la Armada de diez galeones […]». Sevilla, 18 de marzo de 1590, AGS, Guerra Antigua, 283, ff. 283r. y ss.

[16] «Matalotaje legítimo de un capitán de mar y guerra», 1620, AGI, Indiferente General, 1141.

[17] Carta de Francisco de Tejada a Fernando Carrillo, Sevilla, 22 de mayo de 1618, AGI, Indiferente, 1137.

[18] Carta de Sancho de Urdaniz y Lucas de Sagastizabal, veedor y contador de la Armada de la Guarda, Cartagena de Indias, 9 de diciembre de 1632, AGI, Indiferente General, 1156.

[19] Carta de Luis Fajardo a Felipe II, Sevilla, 13 de abril de 1598, AGI, Indiferente General, 1114.

bajo que corriera en los lugares.[20] A finales de la segunda década del XVII, el embarque de pipería comenzaba a descontrolarse –y más que lo haría en los cuarenta–.[21] Ante un aviso de los oficiales reales de Cartagena, alarmados por la cantidad de pipería «ahorrada» por la gente de mar y guerra de la Armada de la Guarda sin pagar derechos, los jueces oficiales de la Casa de la Contratación restaron entidad al fraude. En opinión de Melchor Maldonado, Francisco de Calatayud y Antonio Manrique –y tras haberlo sopesado con los administradores del asiento de la avería–, la entrada del vino en los puertos hacía «ruido» por su volumen, pero no había que preocuparse por su insignificante valor. De lo que sí había que inquietarse es de aquellas otras mercaderías de menor volumen, pero disparado valor –los jueces oficiales estaban haciendo referencia a los textiles extranjeros– que pasaban desapercibidas en los galeones en medio de revuelo suscitado por la pipería.[22] En 1616, incluso el presidente y visitador de la Casa de la Contratación, Francisco de Tejada, admitía que una de las cualidades de las órdenes de la Carrera para su cumplimiento había de ser la «posibilidad», es decir, que no se apartasen de la realidad socioeconómica de las tripulaciones ni fuesen de imposible cumplimiento. Estaba determinado a permitir que los capitanes, e incluso la marinería e infantería embarcada, introdujesen mercaderías cuyo valor no rebasara los 50 ducados.[23] Para 1630, Tomás de Larraspuru ya no observaba los indisimulados embarques de pipería en los galeones con la permisividad del pasado –aunque había consentido que en la caja de cada marinero y artillero custodiada en su rancho personal se guardaran entre quince y veinte botijas de vino–, pero se justificaba por la costumbre implantada por los presidentes de la Casa de la Contratación. Francisco de Tejada, Pedro de Marmolejo y el conde de la Puebla habían malcriado a las tripulaciones, y ya no había manera de pararlo.[24]

El reverso de estas operaciones estaba en la cargazón ilegal de textiles, en que los capitanes de los galeones aparecían como supuestos encomenderos comerciales, o la introducción de otros apreciados insumos como la cera en marquetas.[25] Al regreso, aparte de traer plata sin registrar, los militares retornaban con cajones de añil y azúcar.[26] Resulta complejo desentrañar el engranaje del contrabando y fraude ejecutado por los militares en tiempos de Felipe III y Felipe IV. Para Serrano Mangas, a bordo de un galeón de plata coexistían dos ordenaciones: una, la oficial, concebida para alcanzar los objetivos marcados a un bajel de guerra, y otra, la velada, que articulaba el comercio clandestino (Serrano Mangas, 1989: 339). Lo cierto es que, si bien las listas de «metedores» que han llegado hasta la actualidad no suelen coincidir con las de los

[20] Carta de Luis Fajardo a Felipe II, Sevilla, 13 de abril de 1598, AGI, Indiferente General, 1114.

[21] Carta de Gabriel de Ocaña y Alarcón a la Casa de la Contratación, Madrid, 2 de junio de 1642, AGI, Indiferente General, 2501, L. 19.

[22] Carta de los jueces oficiales de la Casa de la Contratación a Felipe III, Sevilla, 4 de diciembre de 1618, AGI, Indiferente General, 1138.

[23] Carta de Francisco de Tejada, Sevilla, 29 de enero de 1616, AGI, Indiferente General, 1135.

[24] Carta de Tomás de Larraspuru a Felipe IV, Bonanza, 27 de enero de 1630, AGI, Indiferente General, 1154.

[25] Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 13 de septiembre de 1646, AGI, Indiferente General, 764.

[26] «Relación de lo que consta por las declaraciones que hasta ahora se han tomado en las ciudades de Sevilla y Cádiz, y en esta Corte, a diferentes personas de las que vinieron en la escuadra de Marcos del Puerto […]». s.f. AGI, Indiferente General, 770.

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

Medidas	*Fecha*	*Fuente*
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 añales	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 conculcase 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 capitanías de mar o el incremento de potestades de los maestres 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 regnícolas 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 bajomedieval, 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 alfoces capaces de nutrir agrícolamente 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-

plejo portuario disponible eran otros de sus rasgos definitorios. La Baja Andalucía albergaba un puerto fluvial, el hispalense, «que actuaba como centro de confluencias económico-administrativas», varios antepuertos previos a orillas del Guadalquivir, en los que se realizaban labores mercantiles y logísticas, como Borrego, Las Horcadas y Bonanza (Bernal y Collantes de Terán Sánchez, 1988: 779-824), sin contar al enclave señorial de Sanlúcar de Barrameda en su desembocadura (Salas Almela, 2007: 13-59); y un puerto de escala que fungía a la vez como emporio y presidio militar, Cádiz, cuya resguardada bahía y geografía intrincada, tan favorable a la práctica del contrabando, le haría ganar enteros conforme avanzó el XVII.

A inicios de la época estudiada, Sevilla, o más expresamente, el reino de Sevilla, podía argumentar poderosas razones por las que alojar no solamente el denominado «monopolio compartido» y el rutinario apresto de las flotas a este adosado. La infraestructura militar de la Carrera de Indias –y de otras fuerzas que tenían este reino como apostadero o lugar de aposentamiento– descansaba en una estructura administrativa de primer orden, un engranaje financiero y empresarial enraizado, un entramado industrial no despreciable y, sobre todo, en el indiscutible potencial del valle del Guadalquivir. De hecho, las causas del apogeo sevillano en los siglos XVI y XVII hay que buscarlas, en gran parte, en la extraordinaria feracidad del «río de Sevilla» y su campiña. El valle, de esta manera, se desempeñaba como un *hinterland* económico inseparable de la urbe, dedicado desde los albores del XVI a una expansiva producción agrícola amplificada por la demanda de exportaciones a Indias (Bernal y Collantes de Terán, 1988: 779-824). De hecho, durante el reinado de los Reyes Católicos, el cabildo sevillano había logrado afianzar su dominio sobre un sector nada desestimable de la depresión del Guadalquivir, su alfoz, mencionado en las fuentes como la «tierra de Sevilla» (Navarro Sáinz, 2011: 325-360).

La tierra de Sevilla, en efecto, devendría en uno de los activos por antonomasia de su oligarquía, al orientar la agricultura de fincas y haciendas a la generación de insumos claves para la salvaguarda del sistema de armadas, como el trigo para la fábrica del bizcocho. Un bizcocho, por cierto, que adicionalmente sustentaba una industria subsidiaria, al requerir su manufactura. Por otro lado, comarcas como el Aljarafe se especializaron en cultivos capitalistas, como la vid y el olivo, precisamente recursos dirigidos tanto a su embarque en las flotas como a bastimentar al personal de los galeones de guerra. No es de extrañar que hombres de negocios, miembros del Consulado, jueces oficiales de la Casa de la Contratación, oficiales reales de las armadas, e incluso la aristocracia española adquiriesen fundos en un territorio con tamañas posibilidades económicas (Herrera García, 1990).

Asimismo, otra de las bondades de la Baja Andalucía y, concretamente, del reino de Sevilla, residía en sus relativamente sencillas comunicaciones con el interior peninsular lo que, en último término, conectaba las bases militares transatlánticas con la Corte (Bernal y Collantes de Terán, 1988: 779-824). Este enlace se materializaba en forma del denominado «Camino Real», una ruta, de origen romano y preservada por los andalusíes, que unía La Mancha con el seno gaditano, pasando por Despeñaperros, Bailén, Córdoba, Écija, Arahal y Cabezas de San Juan. Este itinerario que, no obstante, trataba de sortear el núcleo urbano hispalense, comportaba inconvenientes. Su infraestructura

era vieja, siendo su estado de conservación deficiente (Ponsot, 1976: 1195-1212). Como vía militar, las compañías de infantería estaban expuestas a notables perjuicios, desde caminos embarrados e intransitables en los meses de lluvias, a otra de las señas de identidad de la Andalucía Occidental: la baja densidad poblacional. Efectivamente, aunque la región contenía populosas ciudades, la realidad es que los distritos municipales eran dilatados y la distancia entre poblaciones habían de tenerse en cuenta. En 1653, el duque de Medinaceli, capitán general del Mar Océano y Costas de Andalucía, explicaba las dificultades que implicaba el territorio para el alojamiento y tránsito de tropas, «esta Andalucía, al paso que tiene ciudades grandes, le faltan lugares medianos y pequeños, y hay largos despoblados con muy desacomodados tránsitos».[1] Sea como fuere, estas problemáticas no serían en absoluto óbice para la militarización de este espacio, así como para que el Camino Real fuese compulsivamente utilizado. Cartas, relaciones y listas recorrían semanalmente en ambos sentidos la ruta entre Andalucía y la Corte española; sin olvidar que era también la vereda emprendida por los impuestos y tesoros americanos hacia Madrid y las sedes de los financieros europeos (Bustos Rodríguez, 2005: 67). A la postre, poco importó que un vector de semejante trascendencia estuviese infestado de bandidos (Ponsot, 1976: 1195-1212).

Otro aspecto de la Baja Andalucía, que condicionaría la evolución del aparato militar de la Carrera de Indias, era el de la identidad jurisdiccional del territorio. Cabe recordar que su paisaje estaba aún profundamente marcado por las disposiciones de los monarcas castellanos en el tiempo de la conquista cristiana. De este modo, en el siglo XVII el distrito castrense de la Capitanía General del Mar Océano y Costas de Andalucía englobaba un 64,15% en régimen de señorío, mientras que apenas un 35,85% caía bajo jurisdicción real (Ponsot, 1986). Similares porcentajes son expuestos para la totalidad de los reinos de Sevilla y Córdoba donde, en virtud de propiedad o con base en derechos señoriales, el 52% de la tierra estaba en manos de la aristocracia. Todavía más, una quinta parte de la superficie cultivable era controlada por la Iglesia, por lo general los terrenos más fértiles (Bernal y Collantes de Terán, 1988: 779-824). La Baja Andalucía era el solar de algunas de las casas aristocráticas castellanas más señeras: Medina Sidonia, Medinaceli, Osuna, Priego, Alcalá, Arcos o Fernán Núñez.

Esta conformación territorial era heredera del ordenamiento impulsado por la Casa de Borgoña, la cual había delegado la frontera andaluza frente al Islam en una nobleza hambrienta de oportunidades de expansión. Empero, esta predominancia del señorío no había de arrojar un balance tan desfavorable como para desbaratar cualquier tentativa de la Corona por imponer su voluntad en la Andalucía Occidental, a la manera de lo acontecido en Cataluña. Si bien, y como se verá, cualquier operatividad militar en la zona estaba supeditada a la negociación, cuando no intermediación, de las oligarquías locales y magnates territoriales, las bases reales no eran inexistentes. Por lo pronto, las tierras de realengo estaban mucho más densamente pobladas que las de señorío (Salas Almela, 2002: 67-68). En el reino de Sevilla, iniciándose el XVI, el señorío alcanzaba el 39,4% del territorio y el 33% de la población; en contraposición,

[1] Carta de Medinaceli a Felipe IV, El Puerto de Santa María, 2 de marzo de 1653, AGS, Guerra Antigua, 3349.

el realengo sumaba un 52,1% del territorio en que habitaba un 51,1% de los vecinos (Collantes de Terán, 1979: 89-112). Es decir, la tendencia era que, a más territorio, menos población o, lo que es lo mismo, las tierras de los titulados andaluces ofrecían una menor densidad poblacional que las sujetas en primera instancia al rey (Salas Almela, 2002: 67-68).

Con todo, la distribución jurisdiccional elaborada en el Medievo entrañaba ostensibles limitaciones en la Edad Moderna, principalmente en una región cuya economía y edificio militar basculaba tanto a la fachada atlántica. La autoridad de realengo escaseaba en el litoral, en la franja costera entre Ayamonte y Gibraltar, donde abundaban las tierras pertenecientes a los mayorazgos de la Casa de Medina Sidonia, Osuna, Alcalá de los Gazules y, tras la incorporación de la anterior, Medinaceli (Salas Almela, 2002: 55 y 67). Dos de los puertos más estratégicos de la marina, Sanlúcar de Barrameda y El Puerto de Santa María, formaban algunas de las joyas del patrimonio de los respectivos duques de Medina Sidonia y Medinaceli (Salas Almela, 2007: 13-59). No es sorprendente que la incipiente Monarquía intentase garantizarse una salida al océano al margen de la férula de los grandes con la fundación de la villa de Puerto Real en 1483 (Iglesias Rodríguez, 2018b: 377-394). Y es que, más allá de Gibraltar, el mencionado Puerto Real y el siempre logísticamente dependiente asentamiento gaditano, los cimientos atlánticos de la Corona eran frágiles. Constituían lo que el profesor Salas Almela describe como «islotes» realengos en un piélago señorial (Salas Almela, 2002: 68-69).

El dominio real sufrió cierta erosión en el XVII fruto de las urgencias financieras de la Monarquía, una dinámica de la que no fue ajena la Baja Andalucía con la puesta en almoneda de determinadas posesiones de realengo, entre las que destacaría Dos Hermanas. Ahora bien, es sintomático que, en esa transferencia de jurisdicciones, los oficiales reales sacasen partido de la insubordinación nobiliaria. La frustrada rebelión en 1641 del IX duque de Medina Sidonia, a la sazón capitán general del Mar Océano y Costas de Andalucía (Salas Almela, 2013), fue castigada con la anexión de Sanlúcar de Barrameda –que no de las rentas– al realengo (Salas Almela, 2007: 13-59). Una maniobra destinada a socavar la fortaleza señorial en el litoral gaditano a la par que reforzaba la presencia real en la boca del Guadalquivir.

LA PRESIÓN MILITAR SOBRE EL TERRITORIO

La Baja Andalucía se caracterizaba por sus ciudades, su población, su proyección comercial y ultramarina, sus manufacturas, su posicionamiento entre el Atlántico y el Mediterráneo, y la fertilidad de un suelo que le proporcionaba rendimientos agrícolas suficientes como para producir a escala rebasando los mínimos de subsistencia. Estos factores la hacían un candidato excepcional para aposentar un dispositivo militar y naval fundamental en el sistema defensivo peninsular del XVII. Es más, la Andalucía Occidental se revelaría a lo largo de la centuria un vivero de recursos humanos indispensables para aprovisionar los múltiples frentes de la Monarquía, punto no siempre subrayado por la historiografía (Andújar Castillo, 2012: 195-209). Este ramillete de características, pivotando alrededor de dos urbes complementarias como eran Sevilla y Cádiz, las cuales contenían sólidos tejidos crediticios y financieros, convertían al territo-

rio en un *fiscal-military hub*. La historiografía anglosajona ha acuñado este concepto con el que enunciar aquellos espacios de la geografía europea en los que se entrecruzaban como nodos, diversos agentes y redes transnacionales, imprescindibles para la articulación de los estados fiscal-militares (Wilson y Klerk, 2022: 80-103). En el transcurso del siglo XVII dicho espacio cumplió muchos de los requisitos enumerados por Wilson y Klerk, incluidos aquellos a los que, por el momento, menos énfasis se ha hecho: una fuerte militarización y órganos rectores de lo castrense desplegados sobre el territorio.

El interés de la Monarquía de los Austrias en la Baja Andalucía como demarcación provisora de efectivos militares era anterior al XVII. En 1588, año de la Empresa de Inglaterra, la Corona ordenó al ayuntamiento de Sevilla y su tierra el alistamiento de los hombres útiles para la guerra entre los veinte y los cincuenta años. Sin duda, los ministros de Felipe II eran sabedores del potente peso demográfico y económico de la región (Iglesias Rodríguez, 1993: 253-258). Esta suerte de disposiciones se repetirían en el devenir del XVII, de lo que dan fe varios padrones de milicias estudiados para Sevilla, Cádiz, Jerez de la Frontera y Córdoba (Contreras Gay, 2000: 481-500). A esto hay que añadir la creación por parte de la Monarquía de unas fuerzas navales permanentes, lo que obligó a escudriñar el litoral ibérico en busca de apostaderos adecuados donde las escuadras pudiesen recalar provisionalmente o invernar.

Ya en el siglo XVI, El Puerto de Santa María era el emplazamiento de invierno de las Galeras de España, incentivando una industria propia de construcción y reparación de estas naves. Junto con las galeras y descontando el aparato militar de la Carrera de Indias, con la Armada de la Guarda y las capitanas y almirantas de las flotas de Nueva España y Tierra Firme, los puertos del litoral atrajeron la atención como invernaderos de los contingentes atlánticos.

Desde 1607, y en el marco de la guerra económica llamada a frenar la penetración de las potencias protestantes en el Mediterráneo, se encontró operativa la conocida como Armada de la Guarda del Estrecho, una escuadra de ocho galeones, dos pataches y un tercio embarcado de aproximadamente un millar de infantes. La misión de estos galeones que, en realidad, no eran otra cosa sino la subdivisión meridional y regional de la Armada del Mar Océano, rebasaba el cierre del Estrecho de Gibraltar a los enemigos (García García, 1995: 247-258). Como la poderosa unidad naval que en teoría era, habitualmente se le encomendó el recibo y resguardo de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias y las flotas. En 1623, la Junta de Armadas mandaba a los generales de la Armada del Estrecho y de la del Mar Océano que, respectivamente, uniesen sus estandartes limpiando la costa de corsarios ante el inminente paso de los galeones de la plata. Una operación acuciante habida cuenta que circulaban noticias en torno a la aparición de un convoy de doce galeones holandeses dispuestos a apresar a la Armada de la Guarda.[2] La trayectoria de la Armada del Estrecho sería accidentada, con su destrucción el mismo año de 1607 a vista de Gibraltar por un contingente neerlandés (López Martín, 2012: 201-230). De cualquier forma, y ante la creciente revaloración de la Baja Andalucía al impulso de la política mediterránea de Felipe III (Thompson, 2005: 233-256), la Armada de la Guarda del Estrecho se

[2] Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 31 de octubre de 1623, AGS, Guerra Antigua, 3148.

restablecería como muy tarde en 1618, a propuesta del capitán general de la Armada del Mar Océano, príncipe Filiberto de Saboya. Su andadura como escuadra independiente no duraría mucho, incorporada por la Armada del Mar Océano en 1626 (García García, 1995: 247-258).

Pero si el anclaje de los navíos de la Armada de la Guarda del Estrecho sería poco menos que una anécdota en la región, dada su duración, otra unidad iría ganando gradualmente un hueco en los puertos y localidades andaluzas: la Armada del Mar Océano. Verdaderamente, la recalada de la Armada del Estrecho ya anticipaba la importancia que el golfo de Cádiz iba a tener para la formación naval por excelencia de la Monarquía Católica. La configuración de Cádiz –con la entrada de su bahía de aguas profundas custodiada por los puntales–, deparaba ventajas imposibles de pasar desapercibidas por los integrantes del Consejo de Guerra. Entre 1605 y 1615 se sucedieron animadas discusiones respecto al más apropiado fondeadero de invierno de la Armada del Mar Océano, con una terna de puertos, Ferrol, Lisboa y Cádiz, cada uno de ellos con sus partidarios y detractores.[3] Los beneficios estratégicos de Cádiz no eran pequeños, residiendo en su proximidad al Estrecho de Gibraltar, con la probabilidad de que los galeones que componían la Armada del Mar Océano combatiesen la piratería berberisca y guardasen la entrada al Mediterráneo. Tampoco se desdeñaba la escolta que la formación satisfaría, de ser necesario, a las flotas de Indias; la cantera de marinos de los condados de Niebla y Ayamonte; y la multiplicidad de lugares de alojamiento para las banderas de infantería.

La candidatura gaditana, defendida por un militar consciente de las circunstancias estratégicas del Estrecho como Luis Fajardo, se topó con la oposición del VII duque de Medina Sidonia (Salas Almela, 2010: 135-148). El potentado andaluz, como jefe de una dinastía que se adjudicaba y propugnaba un relato en el que los intereses de su casa y los del reino de Sevilla se entrelazaban, a buen seguro le preocupaba la presión ejercida por las tropas en el litoral. Pero, como se analizará más adelante, la negativa del Guzmán iba en la línea de su respaldo a la supresión de los alojamientos del Tercio de Galeones y su encierro entre los muros del castillo de Santa Catalina. Y en esta política, su actuación no iba en solitario, sino que era complementaria al rechazo a los alojamientos por la oligarquía del reino de Sevilla y el Consulado de Cargadores a Indias. El Consejo de Guerra estaba informado de que las suspicacias de los poderosos del reino de Sevilla no se limitaban a la soldadesca de las armadas y flotas de la Carrera de Indias. Sus miembros consideraban «las causas que toma por color el Comercio del Andalucía para aborrecer la vecindad de la Armada [del Mar Océano]»,[4] las cuales se resumían en la competencia por los recursos humanos y materiales que sostendrían sendas formaciones. Igualmente, su simple vista por los naturales les disuadía de alistarse en los galeones de la plata. No en balde, el puerto de salida de la Armada de la Guarda estaba siendo, últimamente, Cádiz, y no Sanlúcar de Barrameda. Además, otros opositores a Cádiz argüían la aparente indefensión de la plaza, lo que había quedado al descubierto en su toma y expolio

[3] Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, s.f., AGS, Guerra Antigua, 3146.
[4] Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 2 de septiembre de 1615, AGS, Guerra Antigua, 3146.

por los ingleses en 1596. La ciudad del istmo era impracticable como base «por ser la bahía de Cádiz tan abierta que cuatro navíos de corsarios que entrasen en ella pueden quemar o llevar los que están cargando, sin que la artillería de ellos, ni de los galeones de la plata, ni de la ciudad pueda estorbar».[5] Por esta vez, la inclinación del Consejo de Guerra se decantaría por Lisboa (Salas Almela, 2010: 135-148), un puerto más barato, aposentándose los tercios de armada entre los ríos Duero y Miño.

Pese a las repetidas órdenes en este sentido contrario emitidas entre 1614 y 1615, la estadía de la Armada del Mar Océano en Cádiz –y sus compañías de infantería embarcada desperdigadas por el territorio– sería una constante antes y después. Su continuado alojamiento definiría la participación y encuadre de la Baja Andalucía en el esfuerzo militar de los reinos españoles. Su reiterada presencia supondría algo más que la exigencia de acuartelar estas tropas en las invernadas, sino asumir un «impuesto de sangre» sustanciado en reclutas, tránsitos y levas.

El aparato naval oceánico de la Monarquía y la Baja Andalucía estarían vinculados en el transcurso del XVII, como lo estaría también el abastecimiento de los presidios norteafricanos (Salas Almela, 2002: 97-130) y el sistema militar de la Carrera de Indias. No por menos, referenciar esta presencia permite tomar conciencia tanto del verdadero impacto de este último en el territorio, como de su funcionalidad y evolución. No es exagerado afirmar que los requerimientos de las infanterías de la Armada del Mar Océano y la Carrera de Indias se condicionaron mutuamente. En 1610, el duque de Medina Sidonia se quejaba de que la estancia de la Armada del Mar Océano en Cádiz se traducía en el acuartelamiento de 1.600 infantes de su tercio de infantería española.[6] En 1623, compañías de infantería de la Armada del Mar Océano y un tercio completo de la Armada de la Guarda del Estrecho se encontraban en la Baja Andalucía.[7] Estas banderas procuraban ser alojadas en lugares bajo la jurisdicción señorial del duque de Medina Sidonia y en el condado de Ayamonte. Las instrucciones del Consejo de Guerra a este, en calidad de capitán general del Mar Océano y Costas de Andalucía, insistían en que se evitara alojar las compañías en aquellas localidades donde simultáneamente se estaban levantando otras.[8] Esta presencia era tortuosa para los vecinos y, seguramente, acogida sin excesivo entusiasmo en el mejor de los casos. En verano, Felipe IV había escrito a Medina Sidonia mandándole investigase los excesos de siete banderas del tercio de armada del maestre de campo Diego Osorio de la Peña, cometidos aprovechando su alojamiento en Écija. Al parecer, el malestar se había visto agravado por el paso de otras tres banderas de la Escuadra de las Cuatro Villas y otras de tránsito que acudían a embarcarse en la del Estrecho.[9] Más tarde, en 1629, la expedición de Fadrique de Toledo sumando la Armada del Mar Océano a los

[5] Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 2 de septiembre de 1615, AGS, Guerra Antigua, 3146.

[6] Carta de Medina Sidonia a Felipe III, Sanlúcar, 13 de septiembre de 1610, AGS, Guerra Antigua, 737.

[7] «Relación de la infantería española y napolitana, y gente de mar con artilleros, que va embarcada en los ocho galeones y navíos infrascritos del Armada Real de la Guardia del Estrecho de Gibraltar, que se han aprestado en la bahía de esta ciudad para salir a navegar a cargo del almirante Francisco de Rivera», Gibraltar, 28 de abril de 1623, AGS, Guerra Antigua, 895.

[8] Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 31 de diciembre de 1623, AGS, Guerra Antigua, 889.

[9] Real cédula, Madrid, 18 de julio de 1623, AGS, Guerra Antigua, 892.

galeones de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias se hizo sentir en la plaza gaditana y el «tranpaís» de la Andalucía Occidental.[10] En invierno,[11] Medina Sidonia remitía al Consejo de Guerra una exhaustiva relación de las localidades encargadas de acoger a unas banderas compuestas por 2.955 soldados de la Armada del Mar Océano que, en pocos meses, guarnicionarían los galeones a las Indias: Bujalance, Villafranca del Marqués, Alcaudete, Castro del Río, Posadas, Guadalcanal, Azuaga, Íllora, Archidona, Iznájar, Benamejí y Setenil.[12]

La situación descrita se prolongaría en decenios sucesivos, agudizándose. Para finales de los años treinta, Cádiz se había consolidado como una de las plazas de armas desde la que se trasvasaban tropas andaluzas a una plétora de teatros bélicos. En palabras de Medina Sidonia, únicamente en 1639, desde Cádiz se habían de redistribuir 1.500 hombres para Flandes, 400 para Larache y La Mámora, 300 para Orán y el tercio de Gaspar de Carvajal ser embarcado con objeto de engrosar la armada de Oquendo en La Coruña. Por si no bastase, en la costa estaban alojados 1.476 infantes de la Armada del Mar Océano.[13] A pesar de la erosión del poderío naval español, en 1642 aún la Baja Andalucía había de soportar el alojamiento de la infantería de marina del rey, 1.669 plazas entre el tercio del maestre de campo Luis de Sotomayor y diversas compañías sueltas.[14] Ese año, en ausencia del defenestrado IX duque de Medina Sidonia, Francisco Mesía, interino en el gobierno de Cádiz, hacía un sombrío reporte de estos alojamientos para el reino de Sevilla. Los lugares costeros o cercanos a la costa eran «trabajosos», los grandes por «malsufridos» y los pequeños «por cortedad de fuerzas». En su particular clasificación, Mesía ponía como ejemplos de los primeros a Medina Sidonia, El Puerto de Santa María y Jerez; entre los segundos, de corta capacidad, Chiclana, Puerto Real y Vejer de la Frontera. En un discurso coincidente con el propugnado incesantemente por los capitanes generales del Mar Océano y Costas de Andalucía, Mesía conminaba a Felipe IV a desplazar los alojamientos de la infantería de la armada a la «tierra adentro», la Hoya de Málaga o al reino de Granada, puntos donde, a su juicio, «todas estas tierras suficientes y en que el soldado hallaría más acogida».[15] Mesía escribía desde un Cádiz que había cobrado renovada relevancia como puerto de invernada de la Armada del Mar Océano luego de 1638 (Salas Almela, 2010: 135-148), las revueltas lusas y la disputa de España y Francia por el predominio

[10] «Relación de la infantería que hay en las compañías de los tercios de la Armada del Mar Océano y escuadras de ella, que se hallan en este puerto de Cádiz», Cádiz, 24 de enero de 1629. «Relación de la infantería que hay al presente en los tercios de la Armada del Mar Océano y escuadras de ella, inclusa la que está alojada conforme a la muestra que se ha tomado en 9 y 10 de este presente mes», Cádiz, 19 de febrero de 1629, AGS, Guerra Antigua, 1009.

[11] Carta de Medina Sidonia a Pedro de Arce, Sanlúcar, 15 de febrero de 1629, AGS, Guerra Antigua, 993.

[12] «Relación de los lugares adonde fueron a alojarse las compañías de la Armada Real del Mar Océano de 1629 y de las personas que la llevaron a su cargo», s.f., AGS, Guerra Antigua, 993.

[13] Carta de Pedro Coloma a Fernando Ruíz de Contreras, Madrid, 28 de mayo de 1639, AGS, Guerra Antigua, 1276.

[14] «Relación de la infantería que hubo en las compañías del tercio del maestro de campo don Luis de Sotomayor, y en las sueltas de la Armada del Mar Océano y escuadras de ella, conforme a la muestra que se les tomó en 7 de enero de 1642 para ir a alojar. Y de la que asimismo se halló alojada en los lugares del Andalucía conforme a la que se les tomó en los dichos lugares desde 27 del dicho enero hasta 21 de febrero siguiente», Cádiz, 25 de febrero de 1642, Juan de Otáñez y Francisco Salmón, AGS, Guerra Antigua, 3213.

[15] Carta de Francisco Mesía a Felipe IV, Cádiz, 10 de enero de 1642, AGS, Guerra Antigua, 3214.

del Mediterráneo Occidental. Después de todo, hospedaba a muchos militares de la Carrera de Indias y acuartelaba a la administración de la Armada del Mar Océano.[16] Hacia 1646, al discutirse los alojamientos, el sustituto de Medina Sidonia a la cabeza de la Capitanía General del Mar Océano, Antonio Juan Luis de la Cerda y Enríquez, VII duque de Medinaceli, refrendaba las aseveraciones del gobernador gaditano. Los cerca de seis enclaves «gruesos» de su distrito, lo que comprendía como una frontera de agua, estaban exhaustos y «afligidos», puesto que ellos habían provisto los reclutas para cuatro tercios de la Armada del Mar Océano, el Tercio de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias,[17] y las milicias metidas en los castillos gaditanos. Las lamentaciones respecto a las consecuencias que la militarización tenía para el reino de Sevilla no se reducían a las autoridades de la costa. Entre los treinta y cuarenta, la Corona, en conjunción con la aristocracia y las oligarquías castellanas, implementaría formas de reclutamiento forzoso que afectarían en grado variable a la totalidad de los reinos de Sevilla y Córdoba.[18] Estas conscripciones canalizarían a los levados al presidio de Cádiz, levantando, no obstante, ampollas en las grandes urbes, como Sevilla, que observaron estos servicios militares –en los que comúnmente estaban implicadas– como un atentado contra su motor laboral y económico.

En 1648, el cabildo hispalense trazó un desolador panorama que sintetizaba el resultado de levas coercitivas como las de los presidios y coroneles, amén de la ya tradicional sustentación de la Armada del Mar Océano.[19] En las décadas inmediatas, se habían extraído del reino 16.000 hombres que habían surtido la dotación de los presidios, las operaciones de la Armada del Mar Océano en Levante, y los ejércitos de Flandes e Italia. En un año de gobierno de la ciudad del actual asistente, Diego de Cárdenas, conde de la Puebla del Maestre, se habían sacado 2.000 individuos, entre los que se contaban soldados, marineros, calafates y carpinteros para la Armada del Mar Océano. Ni la capital hispalense ni su tierra estaban eximidas, teniendo –de acuerdo con los caballeros veinticuatro– el asistente que proporcionar otros 200 infantes, y el reino igual cifra. Lo más interesante es que los razonamientos expuestos por el cabildo eran parejos a los interpuestos por el Consulado de Cargadores a Indias a tenor de la fiscalidad extraordinaria, el alza de la avería y las armadas de la Carrera. En vísperas de la gran pestilencia de 1649, «esta ciudad y su provincia se halla tan falta

[16] «Relación de los ministros, oficiales, y entretenidos de la Armada del Mar Océano que se hallan en esta ciudad, y los que hay fuera de ella, con licencias, y los sueldos que asistiendo a sus ejercicios en la manera siguiente», Cádiz, 21 de marzo de 1642, AGS, Guerra Antigua, 3213.

[17] Carta de Medinaceli a Felipe IV, Sanlúcar, 23 de septiembre de 1646. «Relación del dinero que para la Capitanía General de la Armada del Mar Océano se ha remitido a poder de Juan Bautista Moreto, pagador general de ella, para diferentes efectos, la forma en que se ha gastado […]», Francisco Salmón, Cádiz, 16 de diciembre de 1646. AGS, Guerra Antigua, 3252.

[18] En 1642, Juan de la Calle, como juez de la Audiencia de Sevilla, remitió al presidio de Cádiz 614 hombres, de los que 364 eran para la Armada del Mar Océano. Carta de Juan de la Calle a Felipe IV, Sevilla, 22 de abril de 1642, AGS, Guerra Antigua, 3211.

[19] «Relación de lo que importó el gasto que se causó en la leva de tres compañías de infantería que, de orden y mandado del excelentísimo señor, duque de Medinaceli, Capitán General del Mar Océano Costas y Ejércitos de Andalucía, en virtud de la que hubo de S.M., se levantaron en las ciudades de Jerez de la Frontera, la de Arcos, Sanlúcar de Barrameda, y villa de Osuna, para servir en la Armada del Océano […]», Sanlúcar, 22 de junio de 1646, AGS, Guerra Antigua, 3244.

de gente como se reconoce, en que casi la mitad de las casas de su población están vacías».[20] Aparte de experimentar escasez de cereal, Sevilla se estaba quedando sin menestrales, quienes estaban despoblando la ciudad embarcándose en los galeones y flotas «volviendo el rostro a la necesidad» para no retornar. El peso de la guerra y la detracción de valiosos recursos humanos estaba ocasionando la retracción económica y la quiebra fiscal. Al desaparecer los artesanos, el trato y la producción iban en caída libre, los naturales estaban desapareciendo y, parece ser, los únicos que estaban resistiendo eran los profesionales extranjeros poco afectos a la Monarquía Católica. Y el ayuntamiento incidía en aquello que, en definitiva, al monarca más le dolía. El descenso de la actividad económica se estaba reflejando en las rentas reales, particularmente en el encabezamiento de las alcabalas.[21]

En el ecuador y segunda mitad de la centuria, la entidad de la Baja Andalucía como distrito castrense no cesó. El territorio permaneció como un vivero de bisoños para las fuerzas navales atlánticas, y el apostadero naval preferente de la Armada del Mar Océano. Los años cincuenta avalan este aserto. Por aquellas fechas, diversos emplazamientos de la Capitanía General del Mar Océano y Costas de Andalucía seguían operando como alojamientos de la infantería de marina. En 1652, el duque de Medinaceli aseguraba estar al mando del aposentamiento de veinticuatro compañías de infantería de la Armada del Mar Océano, a los que había acuartelado mediante tres «tropas» o «ramos» ubicadas en varias localidades: Tarifa, Medina Sidonia y Espera. El magnate –en una tónica que reproducía los argumentos de sus antecesores– argüía el agotamiento de las poblaciones del litoral, aun cuando entre estas se encontraban algunas de las más dinámicas del reino.[22]

Los cincuenta fueron testigos de una de las coyunturas más tensas para la región. La guerra contra la Francia de Mazarino no había concluido y, entre 1655 y 1660, arreciaron, debido a la guerra anglo-española, las hostilidades contra el protectorado de Oliver Cromwell. El bloqueo, más o menos eficaz, de la armada inglesa al meridión atlántico español, provocó la disrupción de las comunicaciones y tráfico entre Castilla y los reinos americanos. Este seccionamiento de la Carrera de Indias puso a prueba la misma capacidad de defensa de la frontera marina, en especial del presidio de Cádiz, cuando Robert Blake clausuró su entrada a la flota de Indias. En 1655 y años subsiguientes, la vista de los navíos ingleses ocasionó la introducción en los castillos gaditanos de las milicias andaluzas, asistidas por compañías del Tercio de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias. La resistencia del entramado defensivo de la Baja Andalucía quedaría demostrada con la constitución improvisada de una armada con la que romper el bloqueo y rechazar cualquier intentona a manos de Blake de ocupar Cádiz. En la abigarrada fuerza encomendada a Pablo Fernández de Contreras, de treinta y tres navíos, que las autoridades de la Andalucía Occidental pudieron juntar a fin de oponerse a los ingleses, fueron embarcados entre tropas regulares, milicianos y

[20] Carta del cabildo de Sevilla a Felipe IV, Sevilla, 27 de julio de 1648, AGS, Guerra Antigua, 1704.
[21] Carta del cabildo de Sevilla a Felipe IV, Sevilla, 27 de julio de 1648, AGS, Guerra Antigua, 1704.
[22] Carta de Medinaceli a Luis de Oyanguren, El Puerto de Santa María, 2 de febrero de 1653, AGS, Guerra Antigua, 3345.

aventureros un total de 4.135 infantes.[23] Números más que reseñables si se yuxtaponen con la crisis poblacional sobrevenida tras la peste de 1649, la contracción económica, la conflictividad social y la volatibilidad monetaria. Y más, porque lejos de limitarse a un esfuerzo de índole defensivo, la Baja Andalucía contribuyó decisivamente al ciclo bélico peninsular de ese decenio, tanto para la fase final de la guerra de recuperación de Portugal, como a la reincorporación de Cataluña. Entre 1651 y 1652, el duque de Medinaceli organizó la salida del puerto de Cádiz de multitud de navíos, gente de mar, capitanes entretenidos y soldados que, pagados por la Armada del Mar Océano, se sumaron al sitio de Barcelona por Juan José de Austria. En menos de doce meses, Andalucía aportó doce navíos, 1.406 plazas de mar entre marineros y artilleros, y 1.359 soldados entre las compañías del Tercio de Galeones, banderas de la Armada del Mar Océano y compañías levantadas.[24]

Este componente estratégico otorgado por la Monarquía a la Andalucía Occidental no sufrió alteraciones sustanciales en el último tercio del XVII. Si acaso, se percibe el intento de las oligarquías locales de la costa por empujar la presión militar al este del reino de Sevilla. En 1671, el nuevo capitán general del Mar Océano y Costas de Andalucía, Tomás de la Cerda y Enríquez de Rivera, III marqués de la Laguna de Camero Viejo, mostraba su repulsa al acuartelamiento en su distrito y, por extensión, en el resto del reino de Sevilla, que escapaba a su autoridad directa, de tantas unidades: dos tercios de españoles y uno de napolitanos –estos tres, presumiblemente, de armada–, el tercio provincial de Sevilla, y el regimiento del coronel Rougimont. En el caso de este regimiento, al ser integrado por 140 desmontados, pero, mayoritariamente, por 315 jinetes, el padecimiento por las poblaciones empeoraba. A decir de Medinaceli, ni siquiera el mudar las unidades de alojamiento cada cierto tiempo serviría de alivio a los vecinos, proponiendo su invernada en «los ensanches de los reinados de Córdoba y Jaén».[25]

En paralelo, persistieron los reclutamientos, aunque tal vez sin la intensidad de las décadas de los treinta y cuarenta precedentes. En la Baja Andalucía, la aplicación de nuevas levas exigió la colaboración e intermediación de los magnates locales –Medinaceli, Priego, Sessa, Osuna, Arcos, Comares, etc.– y del clero. De cualquier manera, las reticencias de los señores de vasallos llevaron a la Corona a recurrir a ministros reales superiores, como el capitán general del Mar Océano y Costas de Andalucía, distintos corregidores, letrados de la Audiencia de Sevilla y el propio asis-

[23] «Relación de los oficiales, soldados y aventureros que se hallaron en los bajeles de la Armada del cargo del señor general don Pablo Fernández de Contreras, en la muestra que se tomó en la mar a vista del cabo de San Vicente […]», 1 de noviembre de 1655. Un ejemplo de compañía de milicia embarcada, «Compañía del capitán don Juan Romero, que vino por la milicia de Alcalá de los Gazules, que viene pagada con dos pagas, y que llegaron al navío nombrado Nuestra Señora del Rosario, dueño Pablo García», pagada sobrecubierta del navío Nuestra Señora del Rosario, Cádiz, 12 de agosto de 1655, AGI, Contratación, 4798.

[24] «Relación de todos los bajeles, barcos luengos e infantería, gente de mar (con artilleros) y entretenidos que, de cuenta de la Armada del Mar Océano, han salido a navegar del puerto de Cádiz para socorro del sitio de Barcelona con órdenes del excelentísimo señor duque de Medinaceli. Desde 5 de octubre del año pasado de 1651 hasta 2 de agosto de 1652 […]», Francisco Salmón, Cádiz, 20 de agosto de 1652, AGS, Guerra Antigua, 3331.

[25] Carta del marqués de la Laguna a Mariana de Austria, El Puerto de Santa María, 4 de octubre de 1671, AGS, Guerra Antigua, 3540.

tente. Estos reclutamientos estaban orientados a la renovación rutinaria de los tercios de armada, pero no menos a cubrir con españoles las necesidades de los ejércitos de Cataluña, Italia o los Países Bajos. En el invierno de 1673, se previnieron levas con las que sofocar la rebelión de Mesina y rellenar con 1.000 individuos las compañías de la Armada del Mar Océano. Con este propósito, se cometió su ejecución, entre otros, al marqués de la Laguna y al asistente y regente sevillano, Carlos Ramírez de Arellano.[26] A tal fin, se remitieron a estos organismos rectores patentes en blanco, «suplimientos» y 10.000 escudos a cada uno,[27] confiando en que su buen reparto alentase a las oligarquías locales a intervenir en la empresa. Una de las inconveniencias con las que el levantamiento, a ojos de Ramírez de Arellano, se las habría de ver, sería la competencia de una recluta paralela más atractiva para las comunidades del reino de Sevilla, el Tercio de Galeones.[28] Nuevas levas se efectuarían en 1677, 1678, 1683 y 1694 (Rodríguez Hernández, 2007: 639-645).

Eran cargos togados del tipo del regente de Sevilla, o jefaturas castrenses de distrito como el marqués de la Laguna, los dotadas de las prerrogativas para negociar con las oligarquías locales su involucración en las levas. De la Laguna, por ejemplo, estaba capacitado para despachar a un particular patente de capitán, con el suplimiento de años anejo, en contraprestación por levantar una compañía a su costa e introducirla en la plaza acordada.

Todo indica que estos servicios logísticos y militares relacionados con la Armada del Mar Océano no atraían tan solamente a las oligarquías urbanas tradicionales o la nobleza. Grupos emergentes del Comercio gaditano estaban demostrando un interés por infiltrar a sus vástagos en las armadas, quizás advirtiendo que ejercer de contratista militar era susceptible de reportarles beneficios a corto, medio o largo plazo. En una misiva con data en 20 de enero de 1675, el capitán general del Mar Océano y Costas de Andalucía relataba al Consejo de Guerra cómo estaba en disposición de aceptar la proposición de un comerciante y cargador a Indias radicado en Cádiz, Diego de Barrios, quien ofertaba financiar y poner en pie una compañía de entre 25 y 30 hombres.[29] A cambio, Barrios demandaba un «empujón» en la carrera profesional de uno de sus hijos, la patente de capitán y correspondiente suplimiento para el cabo aventajado Ignacio de Barrios Leal. El tal Ignacio militaba desde años a las órdenes del marqués de Flores Dávila en la capitana real de la Armada del Mar Océano. Los consejeros de Guerra replantearían el diálogo del marqués de la Laguna con el mercader, solicitando que aumentase el número de la compañía a 50 hombres.[30] Diego de Barrios, finalmente financiaría con un coste de 16.000 ducados, dos compañías de 50 infantes, colocadas dentro de los muros de Cádiz, y capitaneadas por sus dos hijos,

[26] «Relación de las levas que están resueltas y estado que tienen», Madrid, 4 de enero de 1674, AGS, Guerra Antigua, 2338.

[27] «Relación de las levas que están resueltas y estado que tienen», Madrid, 4 de enero de 1674, AGS, Guerra Antigua, 2338.

[28] Carta de Carlos Ramírez de Arellano a Jerónimo de Ortega, Sevilla, 25 de diciembre de 1674, AGS, Guerra Antigua, 2241. «Relación de las levas que están resueltas y estado que tienen», Madrid, 4 de enero de 1674, AGS, Guerra Antigua, 2338.

[29] Sobre esta familia, véase Teijeiro de la Rosa, 2005.

[30] Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 2 de febrero de 1675, AGS, Guerra Antigua, 2323.

Ignacio de Barrios Leal y Jacinto de Barrios Leal.[31] Es difícil no tomar en consideración que la vinculación de esta familia de cargadores a Indias en contratas con la Armada Real no paraba ahí. Los Barrios Leal contemplaron el servicio en la Armada del Mar Océano como un mero escalón en una carrera de más recorrido y que les catapultaba a unas formaciones conectadas con el comercio transatlántico: la Armada de la Guarda y las capitanas y almirantas de Nueva España. El apoyo financiero de Diego de Barrios proveyó de los recursos con los que Jacinto e Ignacio fueron aupados a capitanías en la Armada del Mar Océano. Partiendo de esa graduación, era infinitamente más fácil acumular años de experiencia militar y posicionarse de cara a realizar préstamos en contrapartida por la provisión de capitanías, almirantazgos y generalatos. Los Barrios, se decantaron por fusionar las aspiraciones mercantiles de su casa con el sostenimiento del aparato militar de la Monarquía (Tabla 2).

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

Cantidad entregada (pesos)	*Cantidad total (pesos)*	*Merced*	*Fecha*
23.880	24.000	Compañía de la capitana de Galeones	8 de agosto de 1677
62.500	-	Generalato de la flota de Nueva España	12 de mayo de 1689
27.760	-	Generalato de la flota de Nueva España	21 de julio de 1694

Fuente: Elaboración propia con base en «Don Diego González de Arce, tesorero general de S.M. en el Real Consejo de las Indias. Cargo de los maravedís de plata que han entrado en su poder desde 1 de abril de 1677 años hasta fin de diciembre del procedido de donativos, empréstitos y otros efectos aplicados a disposición del conde de Medellín, presidente de dicho Consejo», AGI, Contaduría, 132. «El marqués de Fuentehermosa, administrador del oficio de la tesorería general del Consejo, 1689. Cargo y data de los maravedís procedidos de efectos beneficiados a disposición del marqués de los Vélez», AGI, Contaduría, 153. «Cargos y datas de la cuenta particular del marqués de Fuentehermosa de los efectos beneficiados a disposición del duque de Montalto, presidente del Consejo de Indias», AGI, Contaduría, 163.

LA CAPITANÍA GENERAL DEL MAR OCÉANO Y COSTAS DE ANDALUCÍA

Los diálogos mantenidos entre el marqués de la Laguna de Camero Viejo, capitán general del Mar Océano y Costas de Andalucía, y Diego de Barrios, son paradigmáticos del significado de la institución que soportaba y brindaba apoyo relacional y logístico a las operaciones militares de la Monarquía en la Andalucía Occidental. Durante cerca de cien años, la capitanía general del Mar Océano y Costas de Andalucía,

[31] Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 2 de marzo de 1676, AGS, Guerra Antigua, 3593.

ocupada generación tras generación por los duques de Medina Sidonia primero y personajes ligados a la Casa de Medinaceli *a posteriori*, fue la bisagra entre la Corte y la Baja Andalucía. Estos aristócratas, señores de vasallos y latifundistas hacían de mediadores entre los órganos centrales de la Corona –Consejo de Guerra, Junta de Armadas y Junta de Guerra de Indias, o los secretarios de la estructura polisinodial– y la urdimbre de entidades que salpicaban el territorio. Entidades de todo tipo, desde las de signo regio, como la Casa de la Contratación, el asistente de Sevilla, los corregidores urbanos y el gobernador de Cádiz; siguiendo con los grandes puestos militares, como el capitán general de la Armada del Mar Océano, los generales de las armadas y flotas de la Carrera de Indias, o el gobernador del Tercio de Galeones; pasando a los privilegiados del reino, las oligarquías urbanas –como los Barrios de líneas previas–, otros magnates territoriales, o la baja nobleza, sin olvidar la Iglesia.

Este eslabón encajaba en un espacio complicado poblacional y jurisdiccionalmente, en el que las ciudades de realengo, como Jerez de la Frontera, podían atreverse a sostener agendas políticas autónomas no siempre conciliables con la autoridad del monarca (Iglesias Rodríguez, 2020: 93-124); y el señorío sobrepasaba espacialmente por bastante al realengo.

Un cargo como el que la Monarquía otorgó a los Medina Sidonia y a los Medinaceli engarzaba dos polos que se requerían mutuamente. Uno era el del poder local de un señor territorial, el cual aunaba recursos materiales y humanos secularmente dirigidos a la guerra, dinero, clientelas y lealtades dispersas por un territorio que precisaba ser defendido. Aunque en los siglos modernos la Monarquía ganaría peso y allanaría su dominio sobre personas, corporaciones y jurisdicciones, este nunca sería pleno (Ruiz Ibáñez, 1996). Y si llegó a lograr el aludido «monopolio de la violencia» (Jiménez Estrella, 2010: 95-117), fue pactando, sumando, integrando y estableciendo interdependencias que se ajustaban a las ambiciones políticas, económicas y sociales de un amplio espectro de grupos. Ese otro polo no era otro que la Monarquía (Salas Almela, 2001: 197-212), cuyo desarrollo es legítimo ser interpretado como el proceso de confección de un marco satisfactorio de movilidad y acrecentamiento social y económico para tales grupos. Magnates como los Medina Sidonia, enzarzados en el Bajo Medievo en luchas intestinas en que se dirimían las precarias oportunidades de expansión (Yun Casalilla, 2019) y corroídas sus economías señoriales (Yun Casalilla, 1985: 443-471), percibieron el real servicio como una solución. Hace décadas se pensaba que la nobleza territorial y sus señoríos estaban desprovistos de todo carácter militar, defensivo y estratégico. A lo mucho, las levas y alojamientos habrían sido una forma encubierta de imposición fiscal. Para Thompson, los magnates asumieron competencias administrativas en materia militar por cesión de una Corona incapaz de administrar directamente la guerra en su propio suelo. En cualquier caso, Thompson admitió que los señores, al desempeñar ciertas funciones militares en su territorio, estaban en condiciones de extender influencias muy convenientes (Thompson, 1981 [1976]). Esta apreciación es pertinente. ¿Por qué? Porque lleva a cuestionarse que, si la Monarquía y estos magnates territoriales investidos de una jurisdicción militar esperaban respectivamente algo la una de los otros, es comprensible que, de manera vertical, las oligarquías y vasallos bajo esa jurisdicción también aguardasen algún tipo de compensación fruto de la colaboración con estos

potentados. En la Baja Andalucía, magnates como los Medina Sidonia o los Medinaceli habrían sido interlocutores de unas oligarquías y poblaciones que, en el curso del siglo XVII, acogieron, sustentaron, financiaron, se lucraron unas veces y se perjudicaron otras tantas por la presión militar a la que daban cabida.

¿Qué era y qué responsabilidades exactamente conllevaba la Capitanía General del Mar Océano y Costas de Andalucía? Esta dignidad militar remitía a un doble concepto. Por un lado, todo capitán general era un representante del monarca, actuando en su nombre dentro de los límites de su jurisdicción. Por otro, en las figuras de los capitanes generales del Mar Océano y Costas de Andalucía perduraba su naturaleza de caudillos de hueste (Salas Almela, 2002: 14). Además, los Medina Sidonia hicieron hincapié, como también los Medinaceli, en que la pureza de su sangre, las hazañas de los ancestros y la naturaleza de su cargo les hacía defensores de las libertades y derechos de los súbditos del reino de Sevilla (Salas Almela, 2005: 95-118). Sin embargo, los Medina Sidonia y Medinaceli habían de aceptar también unos mandatos que en ocasiones atentaban contra su idea de defensores del reino, cuando no a su bolsa ducal. En 1671, Diego Sarmiento puntualizaba al secretario Bartolomé de Legasa las atribuciones del recién designado capitán general, el marqués de la Laguna. El dicho marqués había de gestionar los alojamientos y «dar las órdenes necesarias al intento, respecto de la inmediata asistencia para señalar los tránsitos, conocimiento de los lugares, y hallarse así mismo más vecino para lo que toca a los cuarteles».[32] Este «tener mano», se manifestaba en las capacidades de los capitanes generales para llevar a cabo levas o reclutas, aposentar a las tropas, y organizar los itinerarios de las compañías en su marcha por el distrito. Prácticas todas ellas perjudiciales para las economías locales, y más desde la perspectiva de magnates territoriales como Medina Sidonia o Medinaceli, al incentivar la despoblación de sus estados y disminuir las rentas señoriales.

Con todo, el oficio revestía para estos magnates territoriales un instrumento con el que engrandecer su retórica; proteger sus intereses locales, desplazando levas, conscripciones y aposentamientos; erigiéndose así ante los habitantes de los reinos de Andalucía como un dosel frente a los caprichos del monarca. Unas preeminencias que la Monarquía consentía en aras de procurarse un mediador sobre el terreno. Había otra razón explicativa del empeño de la Monarquía en revestir con este tipo de dignidades a titulados como Medina Sidonia o Medinaceli, y de los segundos por abrazar semejantes cargos. En opinión de la Corona, estos potentados eran de los pocos que, a su reverso como caudillos militares y eje de lealtades señoriales y regionales, podían agregar otra faceta como proveedores de capital y crédito. Los Medina Sidonia poseían Sanlúcar de Barrameda, un puerto de mar a partir del que habilitar –o interferir– en el despacho de las armadas y flotas de la Carrera de Indias. Sanlúcar les hacía dueños de la sede de poder señorial más descollante de la Corona de Castilla. La pujanza de esta casa descansaba en su almojarifazgo, el cual gravaba los intercambios comerciales de dicha villa y su distrito con el exterior de la Corona de Castilla. La aduana ducal

[32] Carta de Diego Sarmiento a Bartolomé de Legasa, Madrid, 20 de octubre de 1671, AGS, Guerra Antigua, 3540.

experimentaba dos repuntes en sus ingresos que coincidían con los meses de abril y agosto, momentos óptimos de partida de las flotas de Nueva España y Tierra Firme. Los sustitutos de los Medina Sidonia, los duques de Medinaceli, aunque sin una capacidad fiscal comparable, tenían a su disposición los tributos cobrados en un enclave señorial atlántico análogo a Sanlúcar, El Puerto de Santa María (Iglesias Rodríguez, 2021: 159-187). Y ese músculo financiero era convenientemente orientable a la defensa de la frontera marítima. Entre el elenco de actuaciones de los duques de Medina Sidonia estaba la de anticipar sumas monetarias con las que agilizar la tramitación de toda suerte de operaciones navales y militares concernientes a su distrito. Algunas de esas cantidades eran reingresadas al tesoro ducal por la Corona, pero otras no. De Medina Sidonia se esperaba que, además de movilizar recursos y hombres, aportase dinero cuando fuese necesario. En 1625, el VIII duque dotaría de 50.000 ducados con los que ayudar al socorro de un Cádiz asediado por la combinada anglo-neerlandesa comandada por Edward Cecil.[33] Discrecionalmente, por décadas, los Medina Sidonia tuvieron cierto margen de maniobra para detraer fondos de una fuerza naval a otro fin, o ejercer la libranza de las provisiones de dinero del presidio de Cádiz.

La atención mostrada por los duques a la Carrera de Indias venía de antiguo. De hecho, el VII duque ya había mostrado interés por obtener un cargo que le adentrase en el manejo y logística de las armadas y flotas de la Carrera de Indias, al menos desde 1582. En adelante, Alonso de Guzmán y Sotomayor sería repetidamente designado superintendente para el despacho de las flotas, lo que lo situaba en la cima de la infraestructura logística de los aprestos. Medina Sidonia consiguió infiltrarse en la médula organizativa de la Carrera, llegando a disponer la elección de los navíos del buque de las flotas. Esta acumulación de competencias enfrentaría al magnate con una Casa de la Contratación a la que Felipe II ya había arrebatado facultades hacendísticas y fiscales (Salas Almela, 2009: 11-38). Pero los duques no se contentarían con estas superintendencias de todo punto provisionales e inestables. Por años, serían facilitadores o conseguidores de asientos, mediando entre la Casa de la Contratación y/o los administradores de la avería y los particulares. Una posición comprensible al dominar un emporio comercial alrededor del que gravitaba una miríada de hombres de negocios. Su experiencia y conocimiento del territorio haría a Medina Sidonia un consejero *ad hoc*, casi siempre desde la distancia, de comisiones y sínodos como la Junta de la Avería.

En cualquier caso, sería el año de 1588, fecha de la Empresa de Inglaterra, también la de la fundación oficial de la capitanía (Thompson, 1969: 197-216). En realidad, la denominada Capitanía General del Mar Océano y Costas de Andalucía no eran una, sino dos capitanías diferenciadas. La primera, la de Capitán General del Mar Océano, era heredera del título ostentado por Álvaro de Bazán, I marqués de Santa Cruz, comandante de las fuerzas navales españolas en ocasiones tan sonadas como la batalla de la Isla Tercera de 1582. El VII duque de Medina Sidonia tomó el testigo de un puesto notablemente deformado porque, sin negar que, en su debut, se le comisionó para

[33] «Yo el dicho Juan de Zufre, pagador de Cádiz. La dicha mi relación jurada. Data de maravedís de la dicha consignación de la gente de guerra de Cádiz desde 7 de julio de 1622 hasta 12 de enero de 1628», AGS, Contaduría Mayor de Cuentas, Tercera Época, 792.

encargarse del mando y logística de la Gran Armada, su misión era predominantemente defensiva: custodiar la frontera marítima onubense y gaditana de los enemigos que se terciasen, en especial el corso y la piratería. El concepto de «frontera marítima» era difuso. Los sucesivos capitanes generales del Mar Océano no tuvieron a su cargo formaciones navales de envergadura, ni por asomo se embarcaron en la escuadra meridional de la Armada del Mar Océano (Salas Almela, 2002: 39-41), surta en Cádiz. El puesto remitía a una operatividad que se conjugaba con su jerarquía sobre el distrito terrestre: la defensa del Estrecho y, más particularmente, el resguardo y reforzamiento de objetivos móviles en tránsito por el golfo de Cádiz: las flotas de Nueva España y Tierra Firme y la Armada de la Guarda. Para ello, los duques tenían mano para adquirir, mediante asientos, navíos de entre los bajeles anclados en su frontera y movilizar tropas con las que guarnicionarlos. Esta soldadesca podía estar integrada por todas las unidades albergadas en su distrito o corresponderse a las milicias andaluzas (Hernández Rodríguez, 2023a: 19-38). En octubre de 1626, el VIII duque detallaba a Felipe IV de qué forma, no sin padecer las resistencias de urbes como Jerez, había trasvasado las milicias de los ayuntamientos a las Galeras de España. La razón, dotar al marqués de Santa Cruz de infantería con la que escoltar a la Armada de la Guarda y las flotas.[34] Ese proceder se reprodujo en el verano de 1639 ante la aproximación a las costas peninsulares de la Armada de la Guarda de Carlos de Ibarra y flota de Nueva España de Martín de Orbea. La Armada del Mar Océano, mandada por el duque de Nájera, salió de Cádiz en auxilio de los maltratados galeones de Ibarra. Su infantería de marina se compuso de «las milicias de la provincia», o sea, de la capitanía general, que un no demasiado entusiasmado Medina Sidonia tenía ya concentradas en los fuertes gaditanos, y de otras que, precipitadamente, logró reunir. El IX duque reprocharía a Nájera su manía de abusar del recurso humano de las milicias. No en balde, los milicianos, al ser llamados a ocupar las cubiertas de los galeones de la Armada del Mar Océano, intuían erróneamente que serían alistados para una campaña larga.[35]

Las destempladas líneas del duque estaban justificadas. Como alta jefatura militar de la provincia, el desplazamiento de las milicias a Cádiz, y de ahí, contingentemente, a las naves, suponía una grave alteración de la vida económica. Las discrepancias entre Nájera y Medina Sidonia enuncian que, en un periodo de crisis, el compromiso de las oligarquías para con la defensa de la Carrera de Indias se debilitaba. Y este distanciamiento podía distanciar a la Monarquía con su bisagra en la provincia, Medina Sidonia.

La autoridad del primer capitán general de la casa de Medinaceli, Antonio Juan Luis de la Cerda, VII duque, al menos en los primeros tiempos de la defensa de las aguas a su cargo, no experimentaría ninguna reformulación de peso. En 1648, el VII duque de Medinaceli confirmaba a Felipe IV su predisposición a embarcar en los navíos que escoltarían a Cádiz a la flota de Nueva España ramos de las milicias de Sanlúcar, El Puerto de Santa María y Jerez de la Frontera.[36] La mejor carta aval de

[34] Carta de Medina Sidonia a Felipe IV, Sanlúcar, s.f., AGS, Guerra Antigua, 815.

[35] «Copia de carta del duque de Medina Sidonia para el duque de Nájera en 17 de julio de 1639», AGS, Guerra Antigua, 1291.

[36] Carta de Medinaceli a Felipe IV, Sanlúcar, 20 de agosto de 1648, AGS, Guerra Antigua, 1705.

un capitán general del Mar Océano radicaba en su destreza a la hora de concitar el apoyo de las oligarquías, y Medinaceli tuvo éxito en la coordinación de las maniobras en salvamento de la flota. Puso en manos del presidente de la Casa de la Contratación, Juan de Góngora, dos compañías de una leva de canarios inicialmente prevista para la infantería de la Armada del Mar Océano; las milicias; y algunas compañías del Tercio de la Armada de la Guarda que se habían quedado invernando.[37] Incluso el cabildo de Sevilla escribió una misiva a Felipe IV manifestándole toda su entrega ante el refuerzo de la flota,[38] amenazada por Pedro Velaz de Medrano, antiguo militar de la Carrera de Indias y pasado al bando del rebelde portugués. Los 600 infantes embarcados en cinco naves de la Armada del Mar Océano revelan que la capitanía general del Mar Océano no era un cargo desprovisto de función práctica.

Este tipo de operaciones, en las que la batuta de los capitanes generales era decisiva, discuten el argumentario de Juan de Santelices en 1643, regente de la Audiencia de Sevilla, al apuntar –tras la caída en desgracia del IX duque de Medina Sidonia– que la Capitanía General del Mar Océano y Costas de Andalucía era prescindible, proponiendo su supresión. Cuando el Consejo de Estado debatió la propuesta de Santelices, la opinión mayoritaria se decantó por la continuidad de este cargo militar (Salas Almela, 2002: 57-59). Los complicados recibimientos de los galeones y flotas en el último tercio del XVII respaldan esa toma de partido. El peligro berberisco y la agresividad francesa ralentizaron la extinción de la capitanía y su aplicación atlántica. En 1673, las órdenes del duque de Medinaceli, Segorbe y Alcalá fueron imprescindibles para el apresto –en conjunción con los militares-empresarios Domingo de Iturri y Juan de Vergara– de dos tartanas con que socorrer la flota de Nueva España.[39] La acción fue modesta, palideciendo ante la logística que comportó el resguardo de la Armada de la Guarda de Diego de Ibarra en marzo. El arca de la avería y los comercios de Sevilla y Cádiz, en negociación con el presidente de la Casa de la Contratación, Gonzalo Fernández de Córdoba, financiaron una escuadra de ocho bajeles –casi todos propiedad de militares-empresarios– con los que conjurar la amenaza que se cernía sobre los galeones. Esta flotilla, dirigida por Pedro Corbet, se agregó a la Armada del Mar Océano, y fue tripulada por compañías del Tercio de Galeones, banderas del presidio de Cádiz, y las milicias de El Puerto de Santa María, Sanlúcar y Jerez, movilizadas por la capitanía general.[40] Este tipo de servicios atestiguan la funcionalidad de la Capitanía General del Mar Océano y su compenetración con las autoridades de la Carrera de Indias.

---

[37] Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 27 de agosto de 1648, AGS, Guerra Antigua, 3279.

[38] Carta del cabildo de Sevilla a Felipe IV, Sevilla, 4 de agosto de 1648, AGS, Guerra Antigua, 1704.

[39] «Relación del dinero que importan los gastos que han causado las dos tartanas nombradas San Joseph y Santa Ana, que de orden del Excelentísimo señor duque de Medinaceli, Segorbe y Alcalá, capitán general del Mar Océano, Costas y Ejércitos de Andalucía, salieron de esta la había de esta ciudad a cargo de los capitanes Domingo de Iturri y Juan de Vergara en busca de la flota de Nueva España […]», AGI, Indiferente General, 783.

[40] «Relación del mayor gasto que se ha causado en el apresto y despacho de los ocho bajeles de la escuadra de la avería que, de orden de S.M., ha prevenido el señor don Gonzalo Fernández de Córdoba, caballero del orden de Alcántara, del Consejo Supremo de Castilla y presidente de la Real Audiencia y Casa de la Contratación de las Indias, de esta ciudad, y salió a navegar en conserva de la Armada Real del Océano […] a cargo del general don Pedro Corbet […]», AGI, Indiferente General, 783.

Unida a la Capitanía General del Mar Océano se encontraba la Capitanía General de las Costas de Andalucía, cuya funcionalidad estaba algo más acotada, «al incluir bajo su jurisdicción cualquier tropa que estuviese en el ya referido distrito militar» (Salas Almela, 2002: 49). Sin embargo, distinguir con precisión los límites del distrito de esta capitanía sigue siendo confuso. En principio, la jurisdicción distrital del capitán general se «comprende en ella las veinte leguas de la costa de la mar».[41] Esta delimitación, en teoría admitida desde los tiempos del VII duque de Medina Sidonia, era problemática. Una legua terrestre castellana equivale a unos 5.572 metros lo que, vagamente, habría situado la profundidad de la demarcación desde la costa en unos 111,4 km. Convencionalmente se ha establecido que el distrito de la capitanía abarcaba la costa del reino de Sevilla, y que las citadas veinte leguas deslindaban las dos divisiones que lineaban la defensa de la marina. Comúnmente, los núcleos de población a menos de ocho leguas estaban compelidos a que sus milicias acudieran a un emplazamiento predeterminado, que solía ser Cádiz. Eran estas unas localidades que, escudadas en servir al «primer rebato», estaban exoneradas de que sus milicias sirvieran fuera del distrito, aunque esto nos las liberó de ser introducidas en los navíos de resguardo de las flotas. En cuanto a aquellas poblaciones entre las ocho y las veinte leguas tierra adentro, las del «segundo rebato» en el orden de socorro de la costa, sus vecinos estaban a disposición de, integrados en compañías de milicia, proveer las tripulaciones de la Armada del Mar Océano. El agotamiento demográfico y económico de los lugares de la tierra adentro causó la fijación del primer rebato o socorro en las cuatro leguas, equilibrando la carga del segundo entre más poblados (Salas Almela, 2002: 63-66). Esta distinción sobre el papel entrañaba, a efectos prácticos, matizaciones. La mano de los capitanes generales se podía alargar hacia el interior de los reinos de Sevilla y Córdoba, y aun a lo recóndito del de Jaén. Entre 1625 y 1628, por ejemplo, el presidio de Cádiz fue guarnecido, aparte, por las milicias concejiles de Villamartín, Utrera, Sevilla, Arahal, Osuna, Dos Hermanas, Carmona, Estepa, Morón de la Frontera, Écija, Alcalá de Guadaira, Priego de Córdoba, Córdoba, Jaén, Úbeda, Baeza y Andújar.[42] Entre 1642 y 1660, quizás como un síntoma del reajuste distrital impuesto a la capitanía general de las Costas de Andalucía bajo los Medinaceli, la contribución costera prevaleció: Carmona, Puerto Real, Rota, Jerez de la Frontera, Utrera, Camas, Morón, Chiclana, Medina Sidonia o Huelva.[43]

El caso de las milicias ilustra cómo la autoridad de los duques era susceptible de superar las veinte leguas de la línea costera al interior. En 1628, Medina Sidonia trató de extender su circunscripción hasta el reino de Jaén, lo que le valió colisionar con el magnate de ese reinado, el conde de Santiesteban, recibiendo la reprimenda de Felipe IV. El monarca conminó al VIII duque a que, sin facultad expresa para ello, dejase de emitir órdenes a aquellos espacios (Salas Almela, 2002: 64). Ciertamente, la cuestión de las facultades es ineludible a efectos de comprender el carácter elástico del distrito.

---

[41] Real cédula, Madrid, 20 de enero de 1647, AGS, Guerra Antigua, 1710.

[42] «Yo el dicho Juan de Zufre, pagador de Cádiz. La dicha mi relación jurada. Data de maravedís de la dicha consignación de la gente de guerra de Cádiz desde 7 de julio de 1622 hasta 12 de enero de 1628», AGS, Contaduría Mayor de Cuentas, Tercera Época, 792.

[43] AGS, Contaduría Mayor de Cuentas, Tercera Época, 1386-1421.

Pormenores que provocaron alguna controversia al momento de asumir la capitanía general Antonio Juan Luis de la Cerda y Enríquez, VII duque de Medinaceli. A resultas de la inconformidad del flamante capitán general en relación con el modo de alojamiento de las compañías de infantería de la Armada del Mar Océano y las banderas de las Galeras de España, el rey puntualizó los alcances y límites de su jurisdicción. Al capitán general le competía designar los alojamientos en la línea costera desde el río Guadiana a Gibraltar, entendiéndose su profundidad las dichas veinte leguas. Rebasando esa línea imaginaria y, hasta cierto punto, ambigua, eran oficialmente otras instancias las encargadas de manejar los alojamientos: el Consejo de Guerra y,[44] más concretamente, el Comisario General de la Infantería de España. Pero el monarca advertía que, con su autorización, la de su padre, y la de su abuelo, los Medina Sidonia había extendido su jurisdicción: «porque cuando los duques de Medina Sidonia trataban de alojar en otros lugares que no comprendían los de su jurisdicción, lo hacían por vía de ruego y no de otra forma». Los capitanes generales del Mar Océano y Costas de Andalucía anteriores habían poseído comisiones particulares para acrecentar su jurisdicción ordinaria más allá de las veinte leguas. Pero esas «comisiones particulares» expiraban con el fallecimiento o cese del ministro al que se las otorgaba.[45]

Las veinte leguas oficiales que cubrían todo el litoral entre el Guadiana y Gibraltar convertían a la capitanía general de las Costas de Andalucía –dado el trasiego de tropas que sostenía, las banderas levantadas, y la entidad de las fuerzas navales que alojaba– en un espacio acusadamente militarizado. El volumen de dependencias logísticas atendido era tal que el VIII duque llegó a crear una secretaría de Guerra. A su servicio tenía también un cuerpo de asesores y asistentes militares, a menudo con entretenimientos en el presidio de Cádiz (Salas Almela, 2008: 101), los cuales afrontaban sobre el terreno varias de las operaciones de movilización de milicias,[46] recluta o guiado de banderas de infantería.[47] Una prueba más de esta militarización reside en el firme control delegado que los Medina Sidonia ejercían sobre sus propios estados: el ducado de Medina Sidonia y el condado de Niebla (Salas Almela, 2008: 101). Hacia 1620, el 25% de los lugares de ambos estados contaban como máxima autoridad representativa un alcaide de fortaleza, mientras que, además, el 34,37% disponía de un corregidor (Salas Almela, 2002: 83-84). Aunque el desarrollo institucional de la capitanía general del Mar Océano y Costas de Andalucía era menor en comparación con su equivalente granadina, esta no era la única característica que las distinguía. Si para el caso granadino, al menos en el siglo XVI, los Mendoza poseyeron una fiscalidad diferencial a costa de la población morisca (Jiménez Estrella, 2021: 37-69) que les permitía sufragar no sin coherencia las guarniciones de infantería profesional y permanente, la red de atalayas y el sistema de milicias, la Andalucía Occidental carecía de todo ello a comienzos del XVII. No solamente el suministro de numerario para los presidios accesorios de Larache y La Mámora estaba sujeto a la improvisación (Salas Almela, 2021a:

[44] Carta de Felipe IV a Medinaceli, Madrid, 31 de enero de 1645, AGS, Guerra Antigua, 3253.
[45] Carta de Felipe IV a Medinaceli, Madrid, 31 de enero de 1645, AGS, Guerra Antigua, 3253.
[46] Carta de Medina Sidonia a Felipe IV, Sanlúcar, 3 de junio de 1639, AGS, Guerra Antigua, 1291.
[47] Orden de Medina Sidonia, Sanlúcar, 4 de abril de 1628, AGS, Varios-Medina Sidonia, 81-1, fol. 123.

219-247). Todo el entramado defensivo descansaba sobre una cobertura financiera delicada. Los Medina Sidonia primero y los Medinaceli posteriormente tutelaban, en colaboración con los oficiales del sueldo del presidio de Cádiz, una tupida red de torres defensivas cuyo origen se remontaba a época de Felipe II. Las torres perfilaban toda la costa onubense y gaditana hasta Gibraltar.[48] En la Baja Andalucía, no obstante, el impulso fortificador inicial dependió en buena medida del asentimiento de las oligarquías locales. La Monarquía de Felipe II comprendió que la aristocracia local, esto es, los duques de Medina Sidonia, Alcalá y Béjar, más el conde de Miranda y el marqués de Ayamonte, habían de contribuir a la edificación de los fuertes. Una exigencia que fue contestada por los grandes, interponiendo varios pleitos ante el Consejo de Castilla. Las insuficiencias financieras tuvieron su correlato en la lentitud con que avanzaron las obras, no siendo finalizadas hasta 1622.

Insuficiencias, por otro lado, que contrastaban con los ambiciosos proyectos llamados a mejorar el complejo defensivo gaditano. Es por ello por lo que, tras innumerables llamados de atención por los duques de Medina Sidonia, por cédula de 13 de septiembre de 1632, Felipe IV ordenó que las obras de reacondicionamiento, construcción y provisión de las dotaciones de los fuertes de El Puntal y Matagorda, amén de las torres vigía, se pagasen de la denominada «sisa del pescado».[49] Impuesto que genéricamente discurrió en régimen de arrendamiento,[50] recibido a veces por los oficiales del presidio de Cádiz y en otras ocasiones por personas nombradas por el Consejo de Castilla.[51] Como en otros aspectos, la mano de los capitanes generales de la Costa de Andalucía fue también decisiva. Ya en 1636, los Medina Sidonia propusieron al conde-duque de Olivares que porción de la renta de los derechos del pescado se detrajese de su paradero original para provisionar las plazas norteafricanas englobadas en la capitanía general (Salas Almela, 2008: 289). Más tardíamente, el VII duque de Medinaceli parece haber sido el responsable de buscar, de entre los hombres de negocios de la Baja Andalucía, aquellos capaces de afrontar el arrendamiento de la sisa del pescado.[52] Sin embargo, la renta del pescado nunca satisfizo una de las carencias inveteradas del sistema defensivo de la Andalucía Occidental, la provisión de los presidios y, entre ellos, por su importancia estratégica, el presidio de Cádiz.

---

[48] «Relación de las torres que hay en la costa del mar del Andalucía que se siguen unas a otras desde el Reino de Portugal al de Granada, cuyas centinelas tienen consignado su sueldo en la sisa del pescado, en que va incluso la guarnición de los fuertes del Puntal y Matagorda de la bahía de Cádiz […]», Francisco Lorenzo de Losada y Diego Ruíz de Villegas, Cádiz, 29 de octubre de 1639, AGS, Guerra Antigua, 1284.

[49] «Relación de las torres que hay en la costa del mar del Andalucía que se siguen unas a otras desde el Reino de Portugal al de Granada, cuyas centinelas tienen consignado su sueldo en la sisa del pescado, en que va incluso la guarnición de los fuertes del Puntal y Matagorda de la bahía de Cádiz […]», Francisco Lorenzo de Losada y Diego Ruíz de Villegas, Cádiz, 29 de octubre de 1639, AGS, Guerra Antigua, 1284. «Relación que yo, Juan Cortés de la Cruz, contador de la razón del nuevo impuesto en el pescado aplicado para la fábrica y conservación de las torres de la costa de la mar del Andalucía, Puntal y Matagorda de la ciudad de Cádiz. Doy en cumplimiento de un decreto de S.M. de 4 de diciembre de 1647 dirigido a su Ilustrísima, señor don Juan Chumacero, presidente del Consejo, por el cual se manda que el Consejo envíe relación de lo procedido del dicho impuesto en cinco años, declarando el valor de cada lugar de lo que se administra y aparte los encabezados», AGS, Guerra Antigua, 1681.

[50] Carta de Medinaceli a Felipe IV, Sanlúcar, 22 de marzo de 1648, AGS, Guerra Antigua, 1710.

[51] Carta de Medinaceli a Felipe IV, Sanlúcar, 10 de noviembre de 1648, AGS, Guerra Antigua, 1707.

[52] Carta de Medinaceli a Felipe IV, Sanlúcar, 22 de marzo de 1648, AGS, Guerra Antigua, 1710.

EL PRESIDIO DE CÁDIZ

Pero de todos los elementos bajo la autoridad de los capitanes generales del Mar Océano y Costas de Andalucía, ninguno presentaba un valor mayor para el dispositivo militar de la Monarquía en el suroeste peninsular que la ciudad de Cádiz y su presidio. Esta revaloración naval y castrense de la plaza hundía sus raíces en las últimas décadas del XVI, como atestigua la destrucción por los ingleses de buen número de naves hispanas de alto porte ancladas en su bahía en vísperas de la jornada de la Gran Armada –muchas de ellas galeones de la Carrera– (Martin y Parker, 2011 [1988]). Si bien Cádiz revestía una gran importancia estratégica, su desarrollo estaba entorpecido por la inexistencia de un perímetro defensivo, así como la carestía de infraestructuras con las que dar soporte a una guarnición numéricamente elevada. En 1590, por ejemplo, el cabildo gaditano enunciaba una serie de contradicciones que acompañarían por largos años a la realidad militar de la plaza. De un lado, al ser ya un puerto secundario de la Carrera de Indias, las naos cargaban en los prolegómenos de la partida de las flotas en una bahía inerme, sobre todo si las Galeras de España abandonaban su base de invernada en el golfo de Cádiz para hacer campaña en el Mediterráneo. De otro, el futuro emporio comercial era relativamente pobre o, cuanto menos, no disponía de los medios materiales ni económicos con los que dar techo a varias compañías de infantería. Los miembros del cabildo apuntaban a que el corregidor y capitán a guerra Fernando de Añasco mandaba una compañía de infantería de 250 hombres que era, de por sí, insustentable. Los munícipes solicitaban que Felipe II proveyese a su guarnición de un ducado de ventaja con que mantenerse.[53]

En el devenir de una centuria, Cádiz se convertiría en ese gran nodo comercial cantado por Jerónimo de la Concepción[54] y en el centro neurálgico de las armadas españolas. Pero este ascenso tuvo como modesto punto de arranque, un siglo antes, la valoración estratégica del Estrecho de Gibraltar durante el reinado de Felipe III, la instauración de la Real Armada de la Guarda del Estrecho y la invernada en su bahía de aguas calmas de contingentes de la Armada del Mar Océano. Lo cierto es que la historia de Cádiz, su evolución como presidio militar y su conexión con la Carrera de Indias en su dimensión comercial y naval está plagada de paradojas. Cádiz disponía de una buena bahía para resguardar las armadas, pero sin defensa alguna. Cádiz comenzaba el 1600 como una ciudad depauperada. Cádiz fue tenida por los ministros reales como un feudo del contrabando y el fraude, un emporio de extranjeros que contrastaba con una Sevilla acostumbrada a servir económicamente al rey. Cádiz podía tornarse una plaza casi inexpugnable con la puesta en marcha de un programa adecuado de fortificaciones, pero su geografía jugaba en su contra. Era una península cuyo istmo ocasionalmente terminaba inundado por el Atlántico, estaba sometida al embate de los elementos, era dependiente agrícolamente del exterior, no muy salubre y a merced de las epidemias. Era una localidad cara para introducir en

[53] Carta del cabildo de Cádiz a Felipe II, Cádiz, 1 de abril de 1590, AGS, Guerra Antigua, 283, fol. 210.

[54] Jerónimo de la Concepción, *Emporio de el Orbe, Cádiz ilustrada, Investigación de sus antiguas Grandezas, discurrida en concurso de el general imperio de España*, Ámsterdam, Juan Bus, 1690.

ella una guarnición y, por si fuera poco, la influencia de magnates territoriales como los Medina Sidonia condicionaba su supervivencia. Todos estos inconvenientes acabaron diluyéndose conforme fue avanzando la centuria. El polo por excelencia del fraude, donde la Monarquía arrancaba menores dosis de coerción –si se compara con Sevilla– se volvió uno de los eslabones capitales para el mantenimiento del estado fiscal-militar español. En Cádiz se escurrían a la Corona ingentes cantidades de metales preciosos y derechos aduaneros, pero en el segundo tramo del siglo su atracción comercial y músculo financiero fue trascendental para la perdurabilidad de la Carrera de Indias.

Cádiz es paradigmático de la vigorosa compenetración de los intercambios comerciales y la presión militar. La carta del cabildo gaditano a Felipe II precedente describe una realidad comúnmente desatendida: ya a fines del XVI y en los albores del XVII Cádiz era una escala ineludible en el apresto y despacho de las armadas y flotas de la Carrera de Indias. Siguiendo los datos recopilados por Caballero Juárez, entre 1600-1620, la plaza fue el puerto de salida final de las armadas de la Carrera de Indias un 75% de las ocasiones por el 25% de Sanlúcar; para el arco comprendido entre 1621-1639, ese porcentaje rebasaba el 82%. Por su parte, entre 1640-1664, el 100% de las partidas recogidas por Caballero salió de la rada (Caballero Juárez, 1997: 348-372). Se sobreentiende, de este modo, que en un momento tan temprano como 1622 –y habida cuenta de los trastornos provocados por la Barra de Sanlúcar–, Felipe IV interrogase a Medina Sidonia acerca de la conveniencia de mudar los despachos de las armadas y flotas de Sanlúcar a Cádiz.[55] Naturalmente, la pregunta dimanaba, en parte, del deseo del monarca de no lesionar los ingresos de la aduana sanluqueña. Bien es verdad que Sanlúcar se mantuvo por muchos años como la plaza de retorno de las formaciones transatlánticas.

La primacía de Cádiz como puerto de salida de las armadas y flotas de la Carrera, ir ganando peso como base de la Armada del Mar Océano hasta 1638, y ser una de las plazas de armas receptoras de levas hasta su embarcación hacia los múltiples frentes bélicos de la Monarquía están en íntima correlación con las obras desarrolladas en su perímetro urbano. En el XVII, en pocas ciudades de la Corona de Castilla se proyectaron y culminaron, no sin sortear infinidad de obstáculos financieros, tantas estructuras relacionadas con la poliorcética. Entre 1598 y 1630, la Monarquía española procedió a circundar la península gaditana con una serie de fuertes y bastiones: el castillo de Santa Catalina, la fortificación de San Sebastián y las torres vigía de Santi Petri y Hércules. Es ilustrativo que en lo alto de San Sebastián se instalase un faro con el que orientar a las armadas en su entrada en el seno gaditano. Asimismo, progresando el XVII, se erigirían y reformarían los fuertes que flanqueaban la entrada a la bahía, El Puntal y Matagorda (Fernández Cano, 1973: 27-79). En las postrimerías del XVII, se completarían las defensas en La Caleta, el frente de tierra y la muralla del Vendaval. En otro orden, se dictaminó la habilitación como moradas de la soldadesca

[55] «Al duque de Medina Sidonia, que avise lo que se le ofrece, en razón de trasladar los despachos de las armadas y flotas del puerto de Sanlúcar a la bahía de Cádiz», Madrid, 23 de agosto de 1622, AGI, Indiferente General, 2498, L. 13.

las «entrecasas» adosadas a las murallas,[56] labor continuada erráticamente con la construcción de cuarteles en la zona de Puerto Rico rayando los cuarenta.[57] Estos progresos convivirían con inconveniencias estructurales crónicas. Una de ellas era el elevado coste de la vida a causa del poco terreno urbanizable y la carencia de un «hinterland» rural.[58] Por décadas, la inflación impidió la consolidación de las dotaciones de la guarnición, las cuales se veían arrastradas a la desasistencia de sus banderas. A fin de prevenirla, se implementaron un hospital para la dotación y un servicio de camas,[59] ambos pagados de una fracción de los sueldos detraída a los militares.

De acuerdo con el profesor Bustos Rodríguez, al ritmo de la contratación, Cádiz experimentó un firme crecimiento demográfico, pasando de 7.000 habitantes a comienzos de la centuria, a unos 24.500 moradores en su ecuador (Bustos Rodríguez, 2005: 37, 50, 72, 78, 124). Es innegable que, incluso en una coyuntura recesiva, el enclave gaditano fue capaz de captar población migrante de los reinos peninsulares y allende los Pirineos. Con todo, algunas fuentes primarias no son, para la década de los cuarenta, tan alcistas, pero sí expresan el componente transnacional y presidial de la plaza. En 1647, el conde de Castrillo, como presidente del Consejo de Indias, visitó la Andalucía Occidental, en parte a fin de colaborar en el apresto de la Armada de la Guarda. Para ello, se detuvo en la plaza gaditana, recorriendo, en medio de un clima desapacible, los castillos gaditanos, relatando sus impresiones en cuanto a la respuesta defensiva del enclave:

> […] y por estas mismas consideraciones no puedo dejar de confesar que me hizo dolor y me causa mucho reparo haber visto por los ojos y andado por mi persona aquellos puestos y fortificaciones. Y experimentado con el rigor del invierno pasado los embates de la mar, las ruinas que hizo el agua, y lo que pueden aumentar si no se previenen. Pues se va estrechando aquella isla y algunas veces no hay paso desde la Puente de Zuazo a Cádiz, porque se llegan a juntar los dos brazos de mar.[60]

Lo que más llamó la atención de Castrillo fue la elevada presencia de extranjeros, algo que desagradó a un ministro simpatizante de los intereses del Consulado de Cargadores a Indias de Sevilla. A ojos del conde, sin la ocasional guarnición del Tercio de Galeones, habida cuenta de la escasa provisión de dinero para las compañías del presidio, Cádiz estaba en manos de extraños. Según García de Avellaneda, la vecindad no pasaba de 1.600 casas y de estos, dos tercios eran extranjeros, colocando su fidelidad a la Monarquía en una situación peliaguda. Cuando el Tercio de Galeones estaba embarcado, era imposible no tirar, para la patrulla de las murallas y la guarda

---

[56] Carta de Medina Sidonia al cabildo de Cádiz, Sanlúcar, 3 de mayo de 1622, AHMC, Cartas de particulares, Caja 64, nº 96.

[57] Carta de Medina Sidonia a Juan de Velasco Castañeda, Sanlúcar, 19 de febrero de 1637, AHMC, Cartas de particulares, Caja 64, nº 298.

[58] Carta de Gaspar de Monteser a Felipe III, Sevilla, 28 de abril de 1620, AGI, Indiferente General, 1141.

[59] «Relación de lo que importa la paga y servicio de camas de cada mes y año de la gente de guerra, oficiales, soldados, plazas muertas y artilleros que al presente hay en las cuatro compañías del presidio de la ciudad de Cádiz […]», Cádiz, 24 de diciembre de 1623, AGS, Guerra Antigua, 896.

[60] Carta de Castrillo a Felipe IV, Madrid, 23 de octubre de 1647, AGS, Guerra Antigua, 1697.

de las puertas, de las compañías de milicia cívica, compuestas en porción significativa por extranjeros poco adeptos a Felipe IV.[61] Esta faceta del presidio gaditano convivía con otra que a Castrillo no le convino subrayar en igual grado, y era la de albergar una población humilde que compaginaba otras actividades con el servicio al Rey Católico en las armadas. En una consulta del Consejo de Guerra de mayo de 1642, este organismo del sistema polisinodial coincidía en muchos de los razonamientos que Castrillo expondría un lustro después. La puntual, pero no por ello menos angustiante flaqueza de guarnición, y la abundante colonia de foráneos, liderada por genoveses, flamencos, portugueses e ingleses. Transcribiendo un desglose del que el Consejo de Guerra hizo partícipe al monarca, la residencia de Cádiz estaba conformada por 2.000 vecinos, de los que la mitad eran extranjeros, 500 de estos vecinos portugueses. Pero la otra mitad eran españoles, de los que 500 vecinos, el 25%, «son gente casada, que sirve en las armadas y Carrera de las Indias».[62]

Ya a comienzos del XVII, la oligarquía gaditana, con su cabildo a la cabeza, no cesó de ensalzar el lugar que a Cádiz le correspondía en la defensa imperial y la Carrera de Indias. De no quedar remedio, ellos mismos empuñarían las armas resueltos a no dejar caer una de las llaves de España y de las Indias.[63]

En contra de la previsible rivalidad de Cádiz con Sanlúcar primero y El Puerto de Santa María posteriormente, los capitanes generales del Mar Océano y Costas de Andalucía apostaron decididamente por la protección del emplazamiento, a menudo haciendo causa común con los munícipes gaditanos. En 1648, el duque de Medinaceli afirmaba que Cádiz era una auténtica ciudadela en armas, «única en España, por su grande importancia, y concurrir en ella para su guarnición la gente de su dotación, la del Tercio de Galeones, y otra sobresaliente. Y donde la disciplina militar tiene grande crédito por su escuela».[64]

La dotación prevista para la plaza fue aumentando a medida que fue progresando el siglo XVII. En el primer decenio de la centuria había, a lo sumo, una fuerza permanente de dos compañías, la del corregidor y otra al frente de un capitán.[65] En octubre de 1606, en el marco de un ordenamiento de las consignaciones de la gente de guerra de las fronteras, se estableció que la guarnición se compusiera básicamente de tres compañías de 600 infantes.[66] Más adelante, en 1612, se produjo una nueva reorganización, dictándose que esos 600 hombres se reuniesen en seis compañías. Una, personal del corregidor o gobernador y capitán a guerra de la ciudad, y las otras cinco dirigidas por capitanes de infantería.[67] Esta estructuración en seis banderas encaja con lo consignado en las cuentas del pagador del presidio de Cádiz, Juan de

[61] Carta de Castrillo a Felipe IV, Madrid, 23 de octubre de 1647, AGS, Guerra Antigua, 1697.
[62] Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 7 de mayo de 1642, AGS, Guerra Antigua, 1443.
[63] Carta del cabildo de Cádiz a Felipe III, Cádiz, 15 de octubre de 1616, AGS, Guerra Antigua, 815.
[64] Carta de Medinaceli a Felipe IV, Sanlúcar, 15 de noviembre de 1648, AGS, Guerra Antigua, 1706.
[65] AGS, Contaduría Mayor de Cuentas, Tercera Época, 681-792. AHMC, «Serie cronológica de los Gobernadores militares y políticos, Jefes Superiores políticos, Gobernadores civiles y Gobernadores militares que han sido de esta ciudad, con los días de su recibimiento o toma de posesión», AHMC.
[66] Carta sin remitente, Lerma, 17 de mayo de 1608, AGI, Indiferente General, 1868.
[67] Carta de Juan Bautista Sáenz Navarrete al conde de Villaumbrosa, Madrid, 23 de diciembre de 1659, AGI, Indiferente General, 1180.

Zufre.[68] A la altura de 1633, virtualmente, el volumen de personal se movía alrededor de los 1.500 infantes, seis compañías de a 250 hombres.[69] Un hito en la institucionalización del presidio aconteció tras el ataque anglo-holandés a Cádiz en 1625 (Álvarez García y Ferrer Valls, 2021). A partir de esa fecha, fueron usualmente nombrados, primero con el título de «superintendente del gobierno de Cádiz», y luego con el de «gobernador militar y político»,[70] personajes escogidos de entre el Consejo de Guerra, «en un intento de hacer más activa la representación directa de la Corona en aquella costa» (Salas Almela, 2002: 70-71).

En cualquier caso, la realidad sobre el terreno pasaba por la a menudo cortedad de su guarnición y la insuficiencia de medios financieros. En 1610, el duque de Medina Sidonia relataba a Felipe III el brete en que se hallaba la plaza. El capitán a guerra de la ciudad, Sancho de Benavides, había escrito al capitán general del Mar Océano y Costas de Andalucía avisándole que, en las tres compañías del presidio, había tan solamente 14 soldados. No había manera de cubrir los puestos de guardia, por lo que Benavides había ordenado que la tropa se concentrase en su casa y, desde allí, acudiese adonde fuese menester.[71] Tampoco el mantenimiento de las infraestructuras de la fortificación era la ideal. El castellano de Santa Catalina informaba que los aljibes no tenían agua desde hace meses por el abandono de las instalaciones. Los cuarteles donde se acantonaban las compañías del presidio eran penosos. Por no tener, no disponían ni de techos, los cuales se habían venido abajo, por lo que los pocos soldados se guarecían en sus propios aposentos.[72] En 1616, la situación estaba lejos de haberse resuelto. En la plaza había apenas dos compañías de dotación, la del corregidor Fernando de Quesada, llegado a Cádiz en una comisión real, y la del capitán Francisco de Villanueva. En total, sumando la oficialidad, había medio centenar de infantes, entre los que se contaban cinco niños, hijos de los propios capitanes que, por cédulas del rey, cobraban sueldo como soldados. El castellano de Santa Catalina estaba ausente y la guarnición ahí asentada apenas llegaba a la docena de hombres. El plantel de artilleros alcanzaba las ocho personas. El presidio parece haber funcionado como un sumidero de mercedes y rentas, dada la cantidad de personas que cobraban una asignación sin servir efectivamente en él. Doce hombres, la mayoría con títulos de capitanes, residentes en El Puerto de Santa María, Málaga, o directamente ausentes, completaban la plana de entretenidos, seguramente miembros de la clientela de Medina Sidonia. Además, otra decena de individuos andaba desperdigada por los lugares marítimos sujetos al presidio, en Puerto Real, Chiclana, Conil, Gibraltar, Estepona o hasta en Málaga. Nueve personajes constituían el número de plazas

[68] «Yo el dicho Juan de Zufre, pagador de Cádiz. La dicha mi relación jurada. Data de maravedís de la dicha consignación de la gente de guerra de Cádiz desde 7 de julio de 1622 hasta 12 de enero de 1628», AGS, Contaduría Mayor de Cuentas, Tercera Época, 792.

[69] Carta de Medina Sidonia a Felipe IV, Sanlúcar, 18 de septiembre de 1633, AGS, Guerra Antigua, 1075.

[70] *Serie cronológica de los Gobernadores militares y políticos, Jefes Superiores políticos, Gobernadores civiles y Gobernadores militares que han sido de esta ciudad, con los días de su recibimiento o toma de posesión*, AHMC.

[71] Carta de Medina Sidonia a Felipe III, Sanlúcar, 13 de septiembre de 1610, AGS, Guerra Antigua, 737.

[72] Carta de Sancho de Benavides a Medina Sidonia, Cádiz, 15 de julio de 1616, AGS, Guerra Antigua, 815.

muertas.[73] Alrededor de 1623, el corregidor y capitán a guerra, Diego de Escobar, continuaba recurriendo al VIII duque, probablemente a instancias del cabildo, y con ánimo de presionar al Consejo de Guerra para que proveyese de una guarnición real al sitio. El capitán general de las Costas de Andalucía describía el estado del presidio de «miserable», a lo que no ayudaba la interconexión de la plaza al sistema de armadas y flotas y la recalada en la bahía de la Armada del Mar Océano. Como la provisión de numerario era incierta, la gente del presidio prefería embarcarse a Indias: «por haber sacado ahora un golpe de gente para la flota de Nueva España y socorro de Cumaná, los pocos soldados que quedaron se han ausentado, oprimidos por la necesidad, pasándose a las galeras y armadas, por haber más puntualidad en la paga».[74] Sin ninguna partida definida para su sustento, los consejeros de Guerra solicitaron a Felipe IV que mandase al presidente del Consejo de Hacienda desviar 30.000 ducados con los que aliviar la situación.[75]

Buena parte de las esperanzas de reforzamiento defensivo del cabildo de Cádiz estuvieron depositadas en los Medina Sidonia. En 1628, el presidio se encontraba cubierto por la exigua cifra de 28 soldados. En una carta a los regidores, el VIII duque recalcaba su compromiso con una ciudad de la que decía ser responsable. En este sentido, las diligencias de Medina Sidonia parecen haber estado encaminadas a influir en la Corte a favor de Cádiz, proporcionando a la ciudad los mejores recursos posibles:

> Después que tengo a mi cargo los particulares de la defensa de esa ciudad y cuidado de ponerles cobro, de tal manera que estuviese siempre asegurada, sin perdonar a la salud, al caudal y a la solicitud […] viendo que cuando más asistida debiera estar esa ciudad, se halla con mayor riesgo y desamparo, sin que mis diligencias hayan sido poderosas a prevenirlo. Habiendo despachado muchos correos y escrito y procurado por tantos medios el remedio que debiera haberse conseguido. Con que me hallo obligado a referirlo a vuestras mercedes porque es sazón, que ni la armada ni la gente de ella, ni las galeras, ni la suya están en esta provincia […]. Y así juzgo forzoso llegar a la última diligencia enviando a Madrid, a solo ella, persona de confianza que represente en nombre de vuestras mercedes y en el mío, las necesidades de esa ciudad y de su presidio y trate que se socorra. Con las cartas y con las órdenes que yo le daré, que no lo excusa el hallarse en la Corte dos regidores de esa ciudad, pues no veo que tratan de esto ni aun se corresponden conmigo muchos días ha. Con que se averigua que pide de menos tibieza este caso […].[76]

La postura del VIII duque, sin duda, suponía un giro en relación con el rechazo de su padre y antecesor a que Cádiz fuese el puerto de invernada de la Armada del Mar

[73] «Relación de las personas que se hallaron sirviendo en este presidio de Cádiz en el […] que se les tomó viernes 22 de este presente mes de abril. Que gozan de sueldo, ventajas y entretenimientos por S.M., en que se incluyen las plazas marítimas que S.M. ha hecho merced en la costa del Andalucía y reino de Granada […]», Cádiz, 24 de abril de 1616, AGS, Guerra Antigua, 813. Para el año 1633, «Relación de los entretenidos, plazas muertas, niños y mujeres que gozan diferentes sueldos en el presidio de esta ciudad de Cádiz, qué cantidad cada uno, por qué servicio y en qué tiempo se les hizo la merced […]», Fernando Francisco de Camargo y Francisco Lorenzo de Losada, Cádiz, 16 de abril de 1633, AGS, Guerra Antigua, 1074.

[74] Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 7 de septiembre de 1623, AGS, Guerra Antigua, 889.

[75] Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 7 de septiembre de 1623, AGS, Guerra Antigua, 889.

[76] Carta de Medina Sidonia al cabildo de Cádiz, Sanlúcar, 10 de agosto de 1628, AHMC, Cartas de particulares, Caja 64, nº 148.

Océano. Manuel Alonso detallaba al cabildo su enérgica labor en Madrid –y hasta esa data, infructuosa– en relación con la defensa de la ciudad. El capitán general admitía que los dos regidores comisionados por Cádiz no habían avanzado en la empresa, ni siquiera él «habiendo despachado muchos correos». Consiguientemente, esperaba enviar a Madrid «persona de confianza que represente en nombre de vuestras mercedes, y en el mío, las necesidades de esa ciudad y su presidio».[77] En un despacho posterior, el potentado andaluz se regocijaba del curso de las acciones, gracias a las correas de transmisión que tenía emplazadas en la lejana Castilla, su parentela, y la agencia madrileña estudiada por el profesor Salas Almela, «avisándolo los señores mis hermanos y mis agentes, hablándolo en mi nombre y particularmente al señor conde-duque».[78] Los consanguíneos no eran otros sino Alonso Pérez de Guzmán, Patriarca de las Indias, y Juan Claros de Guzmán, marqués de Fuentes y aspirante a la gobernación de Cádiz. Y el aviso era de lo más prometedor, porque Olivares –cuya afinidad con sus primos sanluqueños parece irrefutable– (Salas Almela, 2006: 909-958) le había prometido una renta mínima de alrededor de 5.250.000 maravedís, a la postre situada sobre el propio Patriarcado de las Indias ostentado por un miembro del clan.[79] Los caudales indianos, arribados a Sevilla, serían en adelante librados a Cádiz por la Casa de la Contratación.[80]

Cádiz necesitaba a los Medina Sidonia por más razones. Y es que los capitanes generales no solamente intercedían por el cabildo ante la Corte, sino que auxiliaban a la plaza y hasta la alimentaban. En 1630, el VIII duque, conocida la falta de trigo en Cádiz, notificó a sus cabildos de Medina Sidonia y Vejer de la Frontera que «cuan por su cuenta corre la defensa y provisión del presidio de Cádiz», requería, como servicio a Felipe IV, que ambos núcleos prestasen trigo de sus pósitos para el avituallamiento de la plaza. La aportación se cuantificó en 1.500 fanegas de trigo.[81] Los regidores de Cádiz eran conscientes de que la seguridad de su plaza pendía de las milicias movilizadas por el capitán general. En marzo de 1625, la providencial intermediación del duque de Medina Sidonia arrancó a Jerez de la Frontera el envío de 300 infantes de su milicia y la cesión de 500 quintales de bizcocho con que nutrir a las compañías de presidio.[82] En septiembre de 1628, el rey ordenó a Medina Sidonia la entrada de

[77] Carta de Medina Sidonia al cabildo de Cádiz, Sanlúcar, 10 de agosto de 1628, AHMC, Cartas de particulares, Caja 64, nº 148.

[78] Carta de Medina Sidonia al cabildo de Cádiz, Sanlúcar, 29 de agosto de 1628, AHMC, Cartas de particulares, Caja 64, nº 152.

[79] Carta de Antonio Suárez al gobernador de Cádiz, Madrid, 4 de septiembre de 1628, AHMC, Cartas de particulares, Caja 64, nº 156.

[80] Copia de carta de Medina Sidonia a Pedro de Arce, Sanlúcar, 26 de agosto de 1629, AGS, Guerra Antigua, 993.

[81] Traslado del escribano mayor de la ciudad de Medina Sidonia, Medina Sidonia, 31 de mayo de 1630, AGS, Varios-Medina Sidonia, 81-2, fol. 30.

[82] Carta de Medina Sidonia al cabildo de Cádiz, Sanlúcar, 9 de marzo de 1625, AHMC, Cartas de particulares, Caja 64, nº 114.

400 milicianos de la comarca en los castillos.[83] El cabildo gaditano elogiaba al duque, considerándole «el mayor defensor que tenemos».[84]

La «mano» de los duques de Medina Sidonia llegaba al punto de designar a los corregidores y gobernadores de Cádiz interinos. Al quedar en 1632 vacante la gobernación de Cádiz tras la marcha de su propietario, Luis Bravo de Acuña, Manuel Alonso delegaría su interinato sucesivamente en tres oficiales de las formaciones indianas: Miguel Adrián de Redín, gobernador del Tercio de Galeones; Pedro de Ursúa, capitán de esta unidad; y Juan Antonio Dorador, capitán del presidio y de las flotas. El aristócrata justificaría la elección de Redín como jefe de la plaza alegando su liderazgo sobre la tropa. Contendría los desmanes de la soldadesca e incitaría los enganches.[85] Esta «mano» ducal llegaría, como se verá, a extenderse a la selección de las capitanías del presidio e, incluso, a la oficialidad subalterna, como el sargento mayor. El férreo brazo de los duques se dejaba sentir hasta en la cotidianeidad de la vida de la guarnición, señalando el contratista privado encargado de la limpieza y conservación de las camas del presidio.[86] Algunas de estas preeminencias serían heredadas, tras la caída en desgracia del IX duque, por su sucesor, Antonio Juan Luis de la Cerda.[87] Lo que es seguro es que, a través de la secretaría de Guerra de la capitanía general, los duques supervisaban los pormenores del presidio y su personal,[88] el armamento de la plaza,[89] las muestras de otras unidades presentes en la ciudad[90] y el desempeño de los oficiales de la Armada de la Guarda.[91] Mientras la capitanía general estuvo en manos de los duques de Medina Sidonia, las relaciones entre el gobernador político y militar designado por la Monarquía –Fernando Girón fue el primero de muchos–parecen haber estado pautadas por la colaboración. Teóricamente, la implantación de la gobernación no socavó las prerrogativas de los capitanes generales (Salas Almela, 2008: 294), y los hubo, como Juan de Velasco Castañeda, que hasta secundaron el plan del

---

[83] Carta de Antonio Suárez al gobernador político y militar de Cádiz, Madrid, 4 de septiembre de 1628, AHMC, Cartas de particulares, Caja 64, nº 156.

[84] Carta del cabildo de Cádiz a Medina Sidonia, Cádiz, 25 de octubre de 1628, AGS, Varios-Medina Sidonia, 81-1.

[85] Cartas del duque de Medina Sidonia al cabildo de Cádiz, Sanlúcar, 30 de octubre y 9 de noviembre de 1632, AHMC, Cartas de particulares, Caja 64, nº 229 y 230.

[86] Carta de Francisco Lorenzo de Losada al duque de Medina Sidonia, Cádiz, 23 de julio de 1635, AGS, Varios-Medina Sidonia, 81-3, fol. 32.

[87] Carta de Medinaceli a Felipe IV, Sanlúcar, 15 de noviembre de 1648, AGS, Guerra Antigua, 1706.

[88] «Relación de la gente que halló en la muestra que en primero de este presente mes de octubre se tomó a las compañías que están de guarnición en el presidio de la ciudad de Cádiz […]», Francisco Lorenzo de Losada, Cádiz, 4 de octubre de 1635, AGS, Varios-Medina Sidonia, 81-3, fol. 86.

[89] «Relación de la artillería, armas, municiones y pertrechos de guerra que al presente están en los baluartes, murallas y castillo de Santa Catalina, y almacenes de S.M. de esta ciudad de Cádiz a cargo de Juan de Zufre, mayordomo de la artillería en ella», Leonardo de Camargo y Francisco Lorenzo de Losada, Cádiz, 2 de julio de 1628, AGS, Varios-Medina Sidonia, 81-1, fol. 179.

[90] «Relación de la infantería que viene embarcada en los galeones y pataches de la Real Armada de la Guardia de las Indias del cargo del señor capitán general don Antonio de Oquendo […]», Antonio de Arrieta Mascarua, Cádiz, 17 de junio de 1635, AGS, Varios-Medina Sidonia, 81-3, fol. 8.

[91] Carta de Antonio de Arrieta Mascarua y Juan López de Villanueva a Medina Sidonia, Cádiz, 24 de diciembre de 1635, AGS, Varios-Medina Sidonia, 81-3, fol. 108. «A don Alonso de Ortega. Título de S.M. en que le hace merced del oficio de proveedor general de la Real Armada de la Guarda de la Carrera de las Indias por los días de su vida», Madrid, 7 de noviembre de 1638, AGS, Varios-Medina Sidonia, 81-4, fol. 53.

duque para restaurar una fuerza de caballería cívica andaluza (Jiménez Estrella, 2014: 25-52). Olivares revalidaría crípticamente esta impresión, afirmando al VIII duque que en Cádiz «Vuestra Excelencia es dueño de todo» (Thompson, 1981 [1976]: 192). En cambio, en la segunda mitad del XVII, gobernadores como el conde de Molina de Herrera o Diego Caballero lanzaron ofensivas para desembarazarse de la supeditación a los capitanes generales de las Costas de Andalucía. El duque de Medinaceli o el marqués de la Laguna trataron, sin éxito, de que en sus títulos se sentenciase explícitamente la sujeción de Cádiz a su égida.[92]

Obviamente, los capitanes generales no podían obrar milagros en su labor como defensores de la plaza, ni está claro que esa fuese absolutamente siempre su voluntad. Como el resto de «fronteras» de la Monarquía, «amalgama de guarniciones inconexas» y con poca relación entre sí» (Rodríguez Hernández, 2012: 19-64), la precariedad era una realidad omnipresente. Todo apunta a que nunca, en la primera mitad del XVII, la dotación de la gente de guerra se correspondió con la provisión teórica, oscilante entre los 18.412.800 maravedís de 1608 y los 55.080.000 anuales maravedís referidos por el conde de Castrillo en su visita al presidio en 1647.[93] De cualquier forma, esta salvedad no es incompatible con la militarización experimentada por Cádiz al influjo de su triple condición de eslabón de la Carrera de Indias, muelle de la Armada del Mar Océano y vivero de tropas del suroeste español. La evolución y alza de la media de gasto anual de la gente de guerra de presidio en Cádiz entre 1614-1635 lo confirma (Tabla 3).

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)

Pagador	*Ejercicio*	*Data (mrs.)*	*Media anual (mrs.)*
Juan de Zufre	1614-1617	4.161.394	1.387.131
Juan de Zufre	1622-1627	57.979.494	11.595.899
Juan de Beistegui	1629-1635	53.124.345	8.854.057

Fuente: Elaboración propia a partir de AGS, Contaduría Mayor de Cuentas, Tercera Época, 681-792-976 y Hernández Rodríguez, 2023: 19-38.

Su análisis requiere cierta explicación metodológica, pues se obtuvo de algunas de las relaciones juradas (Díaz Blanco, 2018a: 477-490) de la consignación de la gente de guerra elaboradas y remitidas por varios de los pagadores de Cádiz al organismo auditor de sus ejercicios contables, la Contaduría Mayor de Cuentas. Si se fija la mirada en las datas de estas piezas, es advertible el incremento de la cuantía de los pagos a la gente de guerra. Esta consignación –distinguible del gasto de fortificaciones y de las partidas destinadas a la adquisición de armamento– no englobaba simplemente los pagamentos cotidianos de las seis compañías de dotación, plazas muertas, artilleros, camas, hospital o abonos a entretenidos u oficios de la pluma. La explosión de

[92] «Para ver en el Consejo [de Guerra]. Sobre el gobierno de Cádiz y sus preeminencias hasta el señor don Diego Caballero», s.f., AGS, Guerra Antigua, 1272.

[93] Carta de Castrillo a Felipe IV, Madrid, 23 de octubre de 1647, AGS, Guerra Antigua, 1697.

los montantes se debió a la entrada en la plaza de infantería de la Armada del Mar Océano, las Galeras de España, la acogida de milicias bajoandaluzas, el sustento de banderines de enganche o, incluso, la esporádica subvención de las obras de fortificación y auxilio de Larache y La Mámora. Esta tendencia hubo de arrancar en los veinte, cuando el avistamiento de armadas enemigas en las costas onubenses y gaditanas impelió al capitán general a realizar aportaciones extraordinarias a los castillos.

No es menos cierto, tampoco, que esta significativa tendencia al alza se truncó avanzada la década de los cuarenta. Ya a fines de los treinta arreciaron las quejas en relación con el estado de postración de los castillos. En parte, porque el asiento para el abastecimiento de los presidios contraído con Octavio Centurión por un periodo de seis años estuvo al albur de las dificultades de la hacienda castellana.[94] En mayo de 1642, la guarnición teórica del presidio ascendía a los 1.300 hombres, pero las operaciones de la Armada del Mar Océano al mando del duque de Ciudad Real lo habían dejado vacío, máxime cuando la empresa había atraído a muchos vecinos naturales de la ciudad. La Junta de Guerra de Indias advertía que la plaza seguía siendo dependiente de una consignación impuntual y del socorro de las milicias del reino de Sevilla y condado de Niebla.[95] Un análisis aún más crudo hizo en 1647 el conde de Castrillo quien, sin embargo, se excusó de toda culpa, a pesar de haberse desempeñado hasta no tanto como presidente del Consejo de Hacienda. Para Castrillo, las inexistencias de armas, municiones y pertrechos de guerra eran la problemática menos apremiante. Aquello era fruto del indiscriminado uso que se hacía de los almacenes del presidio con objeto de cubrir el equipamiento de fuerzas tales como la Armada del Mar Océano, las posiciones norteafricanas y la frontera de Portugal.

Otra cuestión era la ralentización, cuando no directo abandono, del programa de fortificación de la plaza,[96] lo que estaba ocasionando la ruina de las fortalezas. De acuerdo con el conde, lo ingresado en las arcas del presidio en concepto de la sisa del pescado alcanzaba anualmente los 20.000 ducados. De estos, 10.000 tradicionalmente se repartían para la reparación de las torres defensivas del litoral y los puntales, y el resto en reparar la circunvalación defensiva y proseguir con las obras pendientes. Un aporte que se incrementaba sustancialmente gracias a la colaboración del Comercio de Cádiz, poniendo 6.000 ducados en concepto de la tasa del medio por ciento cobrado en la aduana a las mercaderías despachadas. Desgraciadamente, el Consejo de Castilla llevaba años divirtiendo la mitad de lo obtenido del impuesto del pescado.[97]

Las compañías de la dotación del presidio sumaban 147 hombres de un total estipulado en 1.365. Comprensiblemente, las causas de la precariedad vivida en la plaza hallaban su explicación en el incumplimiento de las consignaciones. La partida anual para el sustento de la gente de guerra del presidio, es decir, el socorro ordinario, pan de munición y servicio de camas, montaba unos 55.080.000 maravedís en función de la volátil moneda castellana. Pero la realidad era muy distinta y, entre 1645 y 1646, en

[94] Consulta de la Junta de Presidios, Madrid, 15 de febrero de 1633, AGS, Guerra Antigua, 1074.

[95] Consulta del Consejo de Guerra, 7 de mayo de 1642, AGS, Guerra Antigua, 1443.

[96] Fernández Cano ya comentó que, tras la dejación del puesto de gobernador por Luis Bravo de Acuña en 1632, se había suspendido toda actividad constructiva (Fernández Cano, 1973: 81).

[97] Carta de Castrillo a Felipe IV, Madrid, 23 de octubre de 1647, AGS, Guerra Antigua, 1697.

las arcas del presidio no habían entrado ni siquiera 10.000.000 maravedís. Como en los treinta, el pagamento del presidio corría a manos de Octavio Centurión, marqués de Monesterio, con el que Castrillo, en calidad de presidente de Hacienda, había ajustado la factoría en términos, a su parecer, admisibles, en virtud de la estabilidad de las rentas aplicadas. Castrillo señalaba sutilmente la negligente administración de su sucesor, proponiendo que la consignación, a partir de ese momento, se basase en la contribución de Cádiz a los respectivos servicios de millones y alcabalas. El conde albergaba pocas esperanzas de que la guarnición de la plaza se engrosase con las levas de infantería del reino llegadas al presidio. A su juicio, todas estas reclutas forzadas estaban condenadas a su disolución nada más llegar a Cádiz. La reflexión del aristócrata astigitano merece su propia digresión. Castrillo, efectivamente, creía que una satisfacción más diligente, que no escrupulosa, de las pagas, y el embarque de dos de las compañías en la capitana y almiranta de Nueva España, fomentarían la permanencia de unos 400 o 500 soldados «experimentados en las embarcaciones para la armada, volviéndolos a restituir en las invernadas, con que el presidio de Cádiz será seminario».[98]

El discurso de la infradotación se repite, sin solución de continuidad, en el transcurso de la mayor parte de la segunda mitad del XVII, como ha señalado el profesor Espino López (Espino López, 2019a: 311-329). En 1675, la consignación teórica anual del presidio de Cádiz era similar a la de los días de Castrillo, 104.828 escudos, destinados a una guarnición de seis compañías compuesta por 1.409 hombres. Como en la primera mitad del XVII, el Consejo de Guerra lamentaba las quiebras de la consignación y los desorbitados sueldos con que se compensaba a la plana general. Ramos de su guarnición se trasegaban tanto a las armadas como a la asediada San Miguel de Ultramar, La Mámora.[99] Sin embargo, sería cabal preguntarse si la constante salida de tropa de los castillos de Cádiz, más que una irrechazable evidencia de su indefensión, confirman su conversión en plaza de armas de la Monarquía y, por ende, su militarización. Y no es que sus murallas estuvieran permanentemente desamparadas. En 1670, las plazas efectivas ascendían a unas nada desestimables 814 personas.[100] Invariablemente de si el presidio súbitamente se vaciaba de efectivos en el último tercio de la centuria, un examen a la contabilidad de los pagadores generales entre 1676-1695 aporta una instantánea que matiza esa retórica. En comunión con las fuentes finiseculares, las cuales ensalzaban el imponderable valor de Cádiz como plaza de armas, los papeles depositados en la Contaduría Mayor de Cuentas avalan la tesis de que la Monarquía no desatendió del todo la protección del presidio en los postreros decenios del XVII. La Tabla 4 expresa el gasto en maravedís orientado al pagamento de la gente de guerra de la guarnición, a semejanza de la Tabla 3 correspondiente a los reinados de Felipe III y Felipe IV. Es verdad que las cuentas de Martín Íñigo de Armendáriz, Pedro Íñigo de Armendáriz y José de Sepúlveda continúan reflejando

[98] Carta de Castrillo a Felipe IV, Madrid, 23 de octubre de 1647, AGS, Guerra Antigua, 1697.

[99] Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 20 de mayo de 1675, AGS, Guerra Antigua, 2323.

[100] «Relación del número de infantería que hoy se halla sirviendo en este presidio de Cádiz, en seis compañías de su dotación, artilleros, entretenidos, oficiales mayores y mujeres, que por despacho de S.M. gozan de diferentes sueldos en la consignación de dicha infantería […]», AGS, Guerra Antigua, 2241.

los altibajos en la provisión del presidio, estando por debajo de su dotación. Pero el resultado arroja una visión algo más positiva que la de las primeras décadas del XVII. Efectivamente la media anual en vellón se aproxima mucho más a la consignación teórica referida por Castrillo que a la de 1614-1635. Aun siendo precavidos con las conclusiones –habida cuenta de la inestabilidad monetaria castellana y la depreciación de vellón–, todo parece indicar que el gasto en las compañías de dotación, unidades agregadas, entrada de milicias, insumos, gastos de hospital, sueldos de oficiales del sueldo, entretenidos, plazas muertas se incrementó sensiblemente.

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)

Pagador	*Ejercicio*	*Data de la gente de guerra (mrs. de vellón)*	*Media anual (mrs. De vellón)*
Martín Íñigo de Armendáriz	1676-1679	66.700.267	22.233.422
Pedro Íñigo de Armendáriz	1680-1681	10.985.023	10.985.023
José de Sepúlveda	1681-1683	54.169.886	27.098.443
Pedro Íñigo de Armendáriz	1683-1685	45.328.228	22.664.114
José de Sepúlveda	1685-1687	44.140.069	22.070.034
José de Sepúlveda	1691-1694	65.313.200	21.771.066
José de Sepúlveda	1694-1695	36.846.767	36.846.767

Fuente: Elaboración propia a partir de AGS, Contaduría Mayor de Cuentas, Tercera Época, 1872-1916-1933-1940-2891-2893-3333.

Capítulo III:

EL IMPACTO DE LA GENTE DE GUERRA DE LA CARRERA DE INDIAS SOBRE EL TERRITORIO

LA IMPORTANCIA DE LOS AGENTES Y LA NEGOCIACIÓN

Cualquier empresa militar sobre este territorio complejo había de entendérselas con la malla de agentes reales desplegado sobre el mismo. Máxime, cuando tanto la nobleza andaluza, como las oligarquías urbanas de la zona, podían sostener asimismo políticas y agendas propias que acrecentasen su poder, prestigio y dinamismo social (Salas Almela, 2008). Políticas que no siempre tenían que ser fácilmente conciliables con los designios de la Monarquía. En ocasiones, estos agentes podían llegar a condicionar por sí solos el sentido de determinadas decisiones de la Corte. En efecto, a veces, las agendas de las oligarquías locales podían estar respaldadas incluso por los propios representantes de la Corona sobre el territorio, como el asistente de Sevilla o el corregidor de Cádiz. Estos representantes del rey se comportaban como portavoces y cajas de resonancia de unas oligarquías con las que estaban en permanente dialéctica y de cuyos intereses no eran ajenos.

En realidad, el aparato militar de la Carrera de Indias nunca pudo llevarse a cabo *in situ* sin la voluntad de las oligarquías locales, entre las que se contaron grandes magnates territoriales como los duques de Medina Sidonia, otros representantes de la nobleza territorial, o los cabildos de Sevilla y Cádiz. Pero de todos los agentes implicados, quizás el más influyente para el devenir de la dimensión militar de la Carrera de Indias durante la primera mitad del XVII fue el Consulado de Cargadores a Indias, corporación muy relacionada con el cabildo hispalense, y cuya fiscalidad extraordinaria proporcionada fue indispensable para la política imperial. El Consulado de Sevilla enteramente unas veces, y otras representantes de este, cumplía asimismo una función central en el desarrollo del dispositivo militar como intermediario logístico y financiero, al tomar a su cargo los asientos de la avería de los que dependía la financiación del régimen de armadas. Así pues, si la Monarquía deseaba defender la Carrera de Indias, esto comportaba la negociación con los agentes territoriales aparentemente

interesados en la supervivencia de aquella. La negociación, que imponía la marcha de las relaciones entre el Consejo de Indias, la Junta de Guerra de Indias, o la Junta de Armadas, con los agentes diseminados a lo largo de la Andalucía Occidental, se enmarcaba en las lógicas políticas del Antiguo Régimen (Irigoin y Grafe, 2007: 4-46). Esta reflexión tomaría mayor profundidad en las primeras décadas del XVII, cuando un territorio complejo como era la Andalucía Occidental, tendría que sobrellevar los cada vez mayores costes del régimen de armadas y compatibilizarnos con otros muchos. En los siguientes decenios, para la Monarquía sería cada vez más difícil mantener tanto la pretensión de controlar exhaustivamente las operaciones en el terreno como preservar el mismo grado de colaboración y participación de todos los actores implicados en la ecuación. En última instancia, la elevada presión militar provocaría el progresivo replanteamiento de las bases territoriales y la infraestructura militar sobre las que se fundaba a comienzos del XVII el aparato militar: reclutamientos, alojamientos y tránsitos.

RECLUTAS, ALOJAMIENTOS Y TRÁNSITOS

Reclutar

El reclutamiento fue uno de los procesos cruciales para la persistencia de la dimensión militar de la Carrera de Indias. Después de todo, tanto el Tercio de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias como las compañías de las capitanas y almirantas de las flotas eran entes dinámicos. Estas unidades estaban constantemente necesitadas de gente con la que cubrir las bajas causadas por los fallecimientos en las travesías transoceánicas; las enfermedades tropicales de aquellos que convalecían en los hospitales indianos; y las deserciones, tan difíciles de combatir. La Andalucía Occidental y el distrito de la Capitanía General del Mar Océano y Costas de Andalucía fueron durante la integridad del XVII un área militarizada y, consecuentemente, sujeta a una intensa actividad castrense. Proveer de infantería con la que guarnecer los galeones de la plata y las capitanas y almirantas de Nueva España y Tierra Firme fue solo una de las muchas «deudas de sangre» de las que las oligarquías de la Baja Andalucía eran intermediarias y las poblaciones a su cargo facilitadoras (Andújar Castillo, 2012a: 195-210). Los reinos de Sevilla, Córdoba y Jaén suministraron a la Monarquía la infantería necesaria para la Armada del Mar Océano, la guarnición de los presidios del Caribe, el reino de Chile (Marchena Fernández, 1985: 93-118), amén de contribuir al sostén de los ejércitos de Italia y Flandes.

Con anterioridad al XVII, la Monarquía no había puesto demasiado celo en administrar y controlar con exhaustividad el levantamiento de tropas con objeto de servir en las armadas de la Carrera de Indias. En 1590 era el duque de Medina Sidonia el encargado de alistar en Sanlúcar de Barrameda, en calidad de capitán general de las Costas de Andalucía, la gente de guerra de la armada.[1] En los albores del XVII primaban formas de reclutamiento voluntario escasamente institucionalizadas. Para 1602, la autoridad delegada en cuestión de reclutamientos para la Armada de la Guarda era

[1] Carta de Medina Sidonia a Felipe II, Sanlúcar, 27 de abril de 1590, AGS, Guerra Antigua, 283, fol. 196.

su propio capitán general, Luis de Córdoba y Sotomayor,[2] hermano del marqués de Ayamonte. Córdoba y Sotomayor no estaría solo en la tarea, contando con la colaboración sobre el terreno del gobernador del Tercio de Galeones, Fadrique Cáncer. El cometido impuesto desde el Consejo de Indias al general de la armada era nombrar a las personas que, en el ínterin que se designaban finalmente capitanes reclutadores, hubieran de levantar la infantería. Igualmente, procurar que, paulatinamente se fuera juntando la gente de guerra, esta se desplazase a Sanlúcar.[3] Sea como fuere, la urgencia de la leva, al aproximarse la fecha propicia para la partida del contingente, y el pésimo contexto social y económico que arrastraba Andalucía en el cambio de siglo, demandaba recurrir a los poderes territoriales. En las subsiguientes semanas, el general Luis de Córdoba alertaba a la Corte de Valladolid de la epidemia de «peste atlántica», la cual se había cebado sobre Andalucía entre 1599 y 1601 y aún hacía sentir sus efectos en el reino. Córdoba y Sotomayor avisaba a Felipe III que, luego de llegar a Sevilla, había significado «la falta grande que había de gente en esta provincia y reino del Andalucía, por la mucha fallecida en estos tres años pasados».[4] Con este panorama, el secretario del Consejo de Indias, Juan de Ibarra, redactó once reales cédulas dirigidas al duque de Medina Sidonia, el asistente de Sevilla, el duque de Osuna, el marqués de Estepa, el marqués de Ayamonte, el marqués de Priego, y los corregidores reales de las ciudades de Carmona, Écija, Jerez de la Frontera, Córdoba y Jaén.[5] La coyuntura era tan delicada que la colaboración de «los corregidores, Grandes y Titulados de esta provincia de Andalucía en razón de la gente de leva que se ha de levantar» era ineludible. Las reales cédulas fueron recibidas por Luis de Córdoba en Sevilla y, a continuación, despachadas a sus destinatarios.

La Monarquía requería el apoyo logístico y el despliegue de lealtades del capitán general del Mar Océano y Costas de Andalucía. Los mandados en este sentido son permanentes y se suceden hasta los cuarenta.[6] Dicho esto, la ejecución de la recluta no se basaba únicamente en la predisposición de grandes, corregidores y oligarquías urbanas, sino también en este caso de Fadrique Cáncer, todo un empresario reclutador. De hecho, y aunque se le dotó con una ayuda de costa de 300 pesos, Cáncer recordaría al soberano con posteridad que por los dos meses y medio que sirvió como una suerte de comisario en las reclutas, gastó su propia hacienda.[7] Cáncer designó entre sus parientes y amigos tanto los oficiales reclutadores como los distritos.[8]

El talante cooperador de las oligarquías era esencial y, a comienzos del XVII, este empezaba a faltar. Un año antes, el antecesor de Córdoba y Sotomayor, Luis Fajardo, hijo del marqués de los Vélez, trasladaba de qué manera ciudades como Sevilla,

---

[2] Real cédula, Villalpando, 7 de febrero de 1602, AGI, Indiferente General, 2497, L. 8.

[3] Real cédula, Villalpando, 7 de febrero de 1602, AGI, Indiferente General, 2497, L. 8.

[4] Carta de Luis Fernández de Córdoba a Felipe III, Sanlúcar, 13 de marzo de 1602, AGI, Indiferente General, 1118.

[5] Reales cédulas redactadas en Villalpando en 7 de febrero de 1602. AGI, Indiferente General, 2497, L. 8.

[6] Real cédula, Villalpando, 7 de febrero de 1602. Real cédula, Alcalá de Henares, 30 de mayo de 1602. AGI, Indiferente General, 2497, L. 8.

[7] Carta de Fadrique Cáncer a Felipe III, Bonanza, 25 de abril de 1602, AGI, Indiferente General, 1118.

[8] «Memoria de las personas que fueron a hacer gente y a qué distritos», Sevilla, febrero de 1602, AGI, Indiferente General, 1118.

Córdoba, Écija, Carmona y Jerez de la Frontera habían trabado las reclutas de las banderas del Tercio de Galeones, reclamando «más comisiones que las que yo tengo, pretendiendo que V.M. les ha de escribir sobre ello».[9] El rechazo, tácito o declarado, de las oligarquías a unos levantamientos percibidos como inútiles y extractivos de la fuerza laboral de sus ciudades y estados radicalizaba la problemática de las levas. En 1602, esta falta de cooperación obligó al general de la Armada de la Guarda a recurrir a expedientes que se repetirían en el futuro, transfiriendo infantería bisoña de las levas que el Consejo de Guerra estaba efectuando en Andalucía.[10] La operación conllevaba que unos 400 soldados de los banderines de enganche organizados por el mencionado Consejo de Guerra se reorientasen al Tercio de la Armada de la Guarda, previa autorización de este sínodo, y con la mediación, en última instancia, de Medina Sidonia.

Este levantamiento de 1602 es, probablemente, paradigmático de la flexibilidad e improvisación con que se habían ejecutado los reclutamientos para las guarniciones de los galeones de la Carrera de Indias en el XVI. Además, enuncia el desagrado que a las oligarquías del reino de Sevilla les generaba la cotidiana presencia de los capitanes reclutadores. Pocos años más tarde se implementaría en la Carrera de Indias el modelo de levantamiento por antonomasia del sistema militar hispánico, es decir, la denominada «conducta», «conduta», o «método de banderines de enganche». Esta modalidad, voluntaria, complicada y costosa (Parker, 2003 [1972]: 71-73; Thompson, 1981 [1976]: 35 y ss.; Rodríguez Hernández, 2011: 87-144; Rodríguez Hernández y Díaz Ordóñez, 2020: 263-286), suministraba, teóricamente, aspirantes a la milicia libres y que, decididamente, abrazaban la profesión de las armas (Tallett, 1992; Rodríguez Hernández, 2011: 87). El reclutamiento voluntario por la vía administrativo convivía, ya desde los ochenta del XVI, con otros procederes de carácter coercitivo y/o privatizado, entrando en la década de los treinta del XVII en crisis, al ser incapaz de completar la demanda de soldados necesitados por la Monarquía (Rodríguez Hernández, 2011: 94). Su aplicación en el dispositivo militar de la Carrera en la primera década del XVII aprovechó una corriente centralizadora. Recuérdese que la instauración de la Junta de Guerra de Indias pretendió un control más firme sobre la organización de las armadas de Indias. Y no solo eso pues, como se verá, puso el acento en un escogimiento más exhaustivo del personal.

En la Carrera de Indias el proceso arrancó con no poca indefinición, al tomar las manijas de este el presidente del Consejo de Indias, conde de Lemos; la Junta de Guerra de Indias; y el secretario de la parte del Perú, Gabriel de Hoa; y no, como cabría esperar, el Consejo de Guerra en pleno. Entre finales de 1605 y los primeros meses de 1606, a resultas del naufragio de los galeones de la Armada de la Guarda de Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor, fue nuevamente preciso rehacer hombre a hombre el Tercio de Galeones. El buen desempeño de la recluta se debió a la dialéctica y coordinación del secretario Hoa –quien incluso refrendó en el Consejo de Indias las patentes e instrucciones de los capitanes reclutadores– y el alcalde de Casa y Corte

[9] Carta de Luis Fajardo a Felipe III, Sevilla, 13 de febrero de 1601, AGI, Indiferente General, 1117.

[10] Carta de Luis Fernández de Córdoba a Felipe III, Sanlúcar, 13 de marzo de 1602, AGI, Indiferente General, 1118.

radicado en la Baja Andalucía, Martín Fernández Portocarrero. Portocarrero, quien había sido traslado a la Baja Andalucía para fiscalizar el manejo de la administración de la avería bajo el asiento de Juan Núñez Correa, se involucró en la dirección de las levas. Mantuvo correspondencia con los comisarios de conducta y, entre otras cosas, al supervisar el apresto de los galeones, les apercibió de la fecha en que habían de tener a vista de agua las compañías en Sanlúcar. A la par, se carteó con Hoa, proporcionando la perspectiva de la operación que se tenía desde la Baja Andalucía.[11] En cuanto a los capitanes reclutadores, a la sazón capitanes de mar y guerra del Tercio de Galeones, escribían no al Consejo de Guerra, sino a la Junta de Guerra de Indias, encontrando como interlocutor al secretario del Perú.[12] Esta intromisión de los secretarios del Perú, la Junta de Guerra de Indias y, el Consejo de Indias, de competencias sobre el papel reservadas al Consejo de Guerra, no tuvo demasiado recorrido. Hay testimonios de que, soterradamente, la dirección de maniobras como reclutamientos, tránsitos y alojamientos por la oficialidad del Consejo de Indias hirió susceptibilidades en el seno del Consejo de Guerra. En 1612, el capitán general del Mar Océano y Costas de Andalucía transmitía al secretario Pedro de Ledesma cómo la obediencia a las disposiciones de la Junta de Guerra de Indias había producido la extrañeza de Bartolomé de Aguilar, secretario de Guerra.[13]

Pero durante la primera mitad del XVII y, muy esporádicamente, en la segunda, los reclutamientos en la Carrera de Indias fueron gestionados por el Consejo de Guerra.[14] Como se insiste más adelante, el nombramiento de los cabos de galeones era fruto de la comunicación entre dos consejos, Indias y Guerra. Al de Guerra le incumbían los nombramientos del de Indias en la medida en que sin librar a los capitanes de mar y guerra una serie de documentos, les estaría vedado levantar tropas. Parece que la práctica común consistía en que el secretario de la parte del Perú del Consejo de Indias daba cuenta a su homónimo de la parte de tierra del Consejo de Guerra de lo resuelto tras las consultas referentes a la elección de los cabos tramitada en la Junta de Guerra de Indias.[15] A continuación, por la vía de Guerra, se habían de despachar

[11] Carta de Gabriel de Hoa a Martín Fernández de Portocarrero, Valladolid, 14 de febrero de 1606, AGI, Indiferente General, 1122.

[12] Carta de Francisco Ramírez Briceño a Gabriel de Hoa, Trujillo, 10 de febrero de 1606. Carta de Diego de Santurce y Orozco a Gabriel de Hoa, Borrego, 21 de febrero de 1606, AGI, Indiferente General, 1122.

[13] Carta de Medina Sidonia a Pedro de Ledesma, Sanlúcar, 4 de marzo de 1612, AGI, Indiferente General, 1129.

[14] A comienzos de la centuria, lo explicaba el secretario del Consejo de Indias Juan Ruíz de Contreras al duque de Lerma, «a los capitanes que van a servir en la Carrera de Indias se acostumbra a darles por el Consejo de Guerra las patentes y demás despachos necesarios para levantar la gente en España. Y para que ahora se haga con los dos que en consulta de la Junta de Guerra [de Indias] se sirvió S.M. de nombrar para la flota que este año ha de ir a la Nueva España, será Vuestra Excelencia servido de mandar firmar con brevedad la orden inclusa para el secretario Martín de Aróstegui». Lerma daría cuenta de ello a Felipe III, haciéndole firmar la orden para el secretario de Guerra Aróstegui. Posteriormente, Lerma avisaría a Aróstegui para que se diese prisa en la escritura de las conductas. Carta de Juan Ruíz de Contreras a Lerma, Madrid, 30 de mayo de 1615. Papel de Lerma a Juan Ruíz de Contreras, Arévalo, 5 de junio de 1615. Carta de Lerma a Martín de Aróstegui, Arévalo, 5 de junio de 1615. AGI, Indiferente General, 1868.

[15] Despacho de Fernando Ruíz de Contreras a Pedro Coloma, 28 de enero de 1639, AGS, Guerra Antigua, 1311. También, AGI, Indiferente General, 2500, L. 17.

las patentes y recaudos para el reclutamiento asociados al método de banderines de enganche o comisión. Normalmente, en unos días, y habida cuenta que en el Consejo de Guerra la presidencia era ejercida por el monarca, el decano del sínodo mandaba al secretario de la parte de tierra que entregase a los capitanes sus conductas. En cada una de ellas, librada a un capitán, se señalaba el distrito donde podía levantar.[16] ¿Qué documentos eran librados a los capitanes de mar y guerra de la Carrera de Indias, ya por la Junta de Guerra de Indias, bien por el Consejo de Guerra?

Por un lado, estaba la «patente y conducta», que en 1605 coincidía además con la patente de capitán de mar y guerra. Este documento era una real cédula refrendada por el secretario del Perú/secretario de la parte de tierra del Consejo de Guerra y librada por el Consejo de Indias/Consejo de Guerra. Las reales cédulas emitidas en diciembre de 1605 desde Valladolid al gobernador del Tercio de Galeones, Francisco Ramírez Briceño, y sus colegas capitanes de mar y guerra Hernando Muñoz de Aramburu, Miguel de Valdés, Antonio Gómez Galiano, Pedro de Berbegal y Miguel Pérez de Amezqueta eran prolijas en detalles. Facultaban a estos cabos el ser capitanes de infantería reclutadores, estableciendo el número de hombres que cada cual había de levantar. El cometido de los capitanes de mar y guerra como reclutadores era, en el distrito que se les señalare, tocar caja, o sea, batir tambor y arbolar bandera, prosiguiendo el llenado de la compañía hasta el puerto de embarque. Hasta Sanlúcar de Barrameda o Cádiz, claro, todo capitán había de alojar, esto es, aposentar a su bandera. A tal objeto, estas patentes recordaban que las autoridades y justicias de la demarcación donde hubiera de hacerse la leva, así como los que se interponían hasta llegar el capitán al embarcadero, debían proveer de alojamiento a la tropa, insumos básicos y bestias de carga.[17] A todo capitán se le surtía asimismo con unas «instrucciones» en forma de real cédula. En 1606, las del capitán de mar y guerra Diego de Santurce y Orozco constaban de veintiún puntos orientados a garantizar la disciplina de la compañía.[18] La obsesión de estas instrucciones era disminuir, cuando no impedir, las desavenencias entre las tropas de tránsito y las vecindades.

En esta línea, es comprensible que los capitanes reclutadores fuesen pertrechados a sus distritos de reclutamiento y localidades de tránsito con las denominadas «cartas de justicia, las cuales habían de presentar ante las autoridades rectoras y judiciales locales. En estas cédulas, el rey pedía a magnates, asistentes, corregidores, alcaldes mayores y ordinarios «el favor, asistencia y ayuda que fuere necesario y conviniere para ello». En enero de 1606 se redactaron hasta ocho cartas de justicia dirigidas a varios de los principales corregimientos del reino de Sevilla y Extremadura. Pese a la abrumadora serie de documentos persistiendo en el entendimiento entre militares y justicias, para las segundas el paso de las banderas era, como poco, una gravosa molestia. El capitán Pérez de Amezqueta chocó con las autoridades de Alcántara

[16] Cinco despachos de Castrofuerte a Pedro Coloma, entre el 4 y el 23 de febrero de 1639, AGS, Guerra Antigua, 1274.

[17] Reales cédulas libradas a los capitanes, Valladolid, 10 de diciembre de 1605, AGI, Indiferente General, 2497, L. 8.

[18] Instrucciones al capitán Diego de Santurce, Valladolid, 4 de enero de 1606, AGI, Indiferente General, 2497, L. 8.

que, pretextando constituir una plaza fronteriza, decían poseer desde antiguo cédulas regias que les exoneraban de alojar. El capitán arguyó que ambos lados de la línea compartían soberano. No cosechó excesivo éxito ni ante el corregidor ni frente al ayuntamiento; con suerte, pudo sacar el derecho a seis camas con las que dormir él, su alférez, sargento, y resto de primera plana. La abierta hostilidad de Alcántara podría explicarse por la ubicación de la población, en la ruta hacia Lisboa, esto es, al fondeadero de la Armada del Mar Océano. Dado que las instrucciones de reclutamiento preferían la resolución los contenciosos generados por la vía de la justicia militar –la administrada en primera instancia por comisarios y capitanes y, en última, por la Junta de Guerra de Indias– la actuación de las oligarquías acababa siendo exasperante. En esa misma leva, el corregidor de Plasencia, Diego de Hoces, procedió apresando a varios soldados, uno por indicios de hurto, rechazando entregárselos al capitán reclutador.[19]

El problema de estas operaciones es que, aparte de suponer un incordio para la nobleza, las oligarquías urbanas y el pueblo, exigían grandes cantidades de numerario. Unas partidas de dinero que, ya en los albores del XVII, eran inciertas. En una leva tan ambiciosa como la de Extremadura y Andalucía de 1606, Santurce y Orozco planteaba que, de irse la recluta al traste, no sería por carencia de individuos, sino de maravedís. Para fines de febrero su unidad contenía 130 sujetos, «los cuales padecen extrema pobreza y necesidad por no tener socorro ni dárseles alojamiento».[20] Cuentas incompletas hablan por sí mismas de la notable inversión que un reclutamiento en el reino de Jaén o Cáceres representaba. En 1606, la leva en Extremadura y traslado de la infantería reclutada hasta el presidio de Cádiz, con la asistencia de los capitanes del Tercio de Galeones, el comisario de conducta, los pagadores, escribanos de comisión, correos con Sevilla y Valladolid, importó un mínimo de 1.130.520 maravedís.[21] Era una leva extraordinaria, pero al parecer no fueron del todo extraños este tipo de desplazamientos en este periodo (Pajuelo Moreno: 2021: 267). Para conseguir formarse una idea cabal del montante de la operación para el arca de la avería y la Casa de la Contratación, simplemente hay que yuxtaponerlo con el gasto de media de la gente de guerra en el presidio de Cádiz o los aposentamientos contemporáneos. La media de gasto anual en gente de guerra de dotación de la guarnición gaditana contemporáneamente era de 3.644.372 maravedís,[22] es decir, que una operación de la envergadura de la leva de Extremadura implicaba más de un tercio de lo desembolsado anualmente allí en concepto de infantería. Una leva como la de Extremadura comportaba también una fracción nada desdeñable de lo pagado en socorros a las compañías del Tercio de Galeones en ese tiempo, casi 8.000.000 de maravedís (Hernández Rodríguez, 2021a: 209-224).

---

[19] Real cédula, Valladolid, 19 de febrero de 1606, AGI, Indiferente General, 2497, L. 8.

[20] Carta de Diego de Santurce y Orozco a Gabriel de Hoa, Borrego, 21 de febrero de 1606, AGI, Indiferente General, 1122.

[21] «El dicho Luis de Mollinedo. Data de los maravedís que distribuyó en socorrer las compañías que se levantaron en Ciudad Rodrigo y la Extremadura para servir en la Real Armada de la Guardia de las Indias y en otros gastos tocantes a su conducción», AGI, Contratación, 3342.

[22] «El dicho pagador Juan de Zufre. Data de maravedís pagados a la gente de guerra del presidio de Cádiz desde el dicho año de 1614 hasta 20 de julio de 1617», AGS, Contaduría Mayor de Cuentas, Tercera Época, 681.

Fue una mezcla de apuros económicos, rechazo de las oligarquías a soportar una de entre muchas presiones sobre el territorio, y pragmatismo lo que fue redefiniendo el modelo de reclutamientos para la Carrera. En 1652, a ojos del asistente de Sevilla, la perspectiva de que dos compañías de infantería del Tercio de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias se reclutasen en Sevilla y su alfoz, era todo menos agradable. El VII duque de Medinaceli, como capitán general de las Costas de Andalucía, había señalado a los cabos de galeones Diego Ponce y Baltasar de Caso, como distrito de reclutamiento, Sevilla. La disposición de Medinaceli iba respaldada por la Casa de la Contratación, la cual, por otro cauce, había enviado «un recado al asistente de ella para que señalase los puestos donde habían de arbolar sus banderas los dichos capitanes, en la forma que se acostumbra».[23] Lejos de acatar los despachos del capitán general y la Casa de la Contratación, el asistente exigió, a fin de obedecer el mandato, orden expresa de Felipe IV despachada por la secretaría de tierra del Consejo de Guerra. No sin socarronería, el rey mandó al secretario Francisco de Galarreta que redactase unas órdenes «con tal precisión» que no diesen margen de réplica a los sevillanos.[24]

Desde mucho antes de los cincuenta las oligarquías comprendían las levas para la Carrera de Indias como un derroche del que valía la pena sustraerse. No en vano, a partir de la década de los diez del XVII, la Monarquía, dependiente del apoyo logístico de los agentes incrustados en el territorio y arrastrada por las cláusulas estipuladas en los asientos de la avería suscritos con el Comercio, renunció cada vez más a costosos reclutamientos. Y al hacerlo, confió no en la Casa de la Contratación, un organismo curtido en la logística y financiación de movilizaciones militares (Andújar Castillo, 2012a: 195-210), sino en el gran magnate territorial, Medina Sidonia. Los Guzmanes de Sanlúcar admitieron el encargo, tal vez, porque el control operacional del Tercio de la Armada de la Guarda y las compañías de las flotas les concedía un preciado grado de ascendencia sobre el reino de Sevilla y sus oligarquías. En 1617, Tomás de Larraspuru comentaba a Felipe III que la asignación de contornos de recluta por el capitán general del Mar Océano y Costas de Andalucía no era discrecional, sino previo aval de Madrid, «el duque [de Medina Sidonia] dice que, hasta que V.M. se sirva de ordenarle lo que en esto conviene a su real servicio, no hará novedad».[25]

Pero que no fuese discrecional no implicaba que los duques no tuvieran mano para gestionar y conservar la unidad sobre el territorio con un gran margen de maniobra.[26] Hasta al menos la reformación del presidio de Cádiz en los treinta, el proceder en materia de reclutamientos fue, con limitadísimas variaciones, dictado por los VII y VIII duques. Los capitanes generales se mantuvieron inquebrantables en que las reclutas se hicieran no lejos de Sanlúcar ni del presidio, «puse cuidado de que se

[23] Orden de Felipe IV a Francisco de Galarreta, Aranjuez, 23 de abril de 1652, AGS, Guerra Antigua, 1818.

[24] Orden de Felipe IV a Francisco de Galarreta, Aranjuez, 23 de abril de 1652, AGS, Guerra Antigua, 1818.

[25] Carta de Tomás de Larraspuru a Felipe III, de la almiranta de la Armada de la Guarda, 12 de marzo de 1617, AGI, Indiferente General, 1135.

[26] Carta de Medina Sidonia a Felipe III, Sanlúcar, 8 de febrero de 1617, AGI, Indiferente General, 1135.

rehiciesen aquí, a mi vista, y en Sevilla, por no fatigar a los vecinos de la tierra adentro y excusar desórdenes».[27] En contra de la opinión de reputados militares, negaría en más de una ocasión los levantamientos en el interior, confiando en la atracción que la bandera suscitaba en los vecinos de Cádiz y localidades colindantes.[28]

Las tentativas por excusar reclutamientos y no contravenir las disposiciones de los duques no se quedaban ahí. En 1627, el propio Tomás de Larraspuru se plegó a lo convenido por el capitán general de las Costas de Andalucía, enviando unos pocos despachos a Sanlúcar a fin de que aprobase sacar algunos banderines a rehacer. Larraspuru no veía mal que porción de infantería para el Tercio de Galeones se supliese de la de la Armada del Mar Océano prestada por Fadrique de Toledo. Finalmente –y para satisfacción de los Medina Sidonia–, la Junta de Guerra de Indias ordenó que se tirase de la gente de leva reclutada en Extremadura y prevista para Italia.[29] En la década de los treinta, con las estrecheces de la avería y el aumento del gasto extraordinario en materia de defensa, la dinámica de los reclutamientos no cambió ostensiblemente. No es que la presión militar y la demanda de soldadesca para el Tercio de Galeones y otras compañías embarcadas no se acrecentase. Aquello a lo que se renunció fue a efectuar comisiones de reclutamiento en la tierra adentro y más allá del reino de Sevilla.

Los administradores de la avería y el capitán general de las Costas de Andalucía constataron que, para juntar gente de guerra para las Indias, bastaba con, en Cádiz, emitir bandos de reclutamiento, o recorrer las proximidades con banderines de enganche. La emergencia como presidio y plaza de armas de Cádiz fue en paralelo con la omisión de conductas. Las compañías del Tercio de la Armada de la Guarda, compuestas semanas antes del embarque por apenas decenas de soldados, se dirigían a rehacerse a «sus alojamientos» para, seguidamente concentrarse en el paraje convenido o acudir al muelle. La insuficiencia monetaria fue, sin duda, un acicate para engrosar las banderas en el propio Cádiz. En 1629, el entonces gobernador del Tercio de Galeones, Miguel Adrián de Redín, apercibía a la Junta de Guerra de Indias de que, con poco más de setenta hombres a su mando, le era imposible rehacerse fuera del istmo sin dinero de la avería.[30] Los continuados aprietos financieros de la bolsa de la avería imposibilitaban que, aun ordenando el duque el salir a enganchar, ello se llevase a cabo.[31]

Esta basculación a Cádiz de las compañías de infantería del Tercio de Galeones –de la que se tratará más ampliamente en siguientes páginas– fue mucho más acelerada y acusada si se fija la atención en las banderas de las capitanas y almirantas de Nueva España y Tierra Firme. La fiscalización de las compañías de infantería de estas

---

[27] Carta de Medina Sidonia a Felipe III, Sanlúcar, 31 de abril de 1617, AGI, Indiferente General, 1135.

[28] Carta de Medina Sidonia a Felipe III, Sanlúcar, 27 de abril de 1618, AGI, Indiferente General, 1137.

[29] Carta de Tomás de Larraspuru a Felipe IV, Sevilla, 2 de febrero de 1627, AGI, Indiferente General, 1151.

[30] Resumen de la Junta de Guerra de Indias de una misiva de Miguel Adrián de Redin, verano de 1629, AGI, Indiferente General, 1153.

[31] Carta de Fernando Ruíz de Contreras y los administradores de la avería a Felipe IV, Sevilla, 4 de octubre de 1629, AGI, Indiferente General, 1153.

capitanas y almirantas fue siempre bastante más laxa. La Monarquía, por dilatados periodos, renunció a designar a los capitanes, delegándolo en los generales y almirantes de las flotas.[32] Solamente a partir de 1607, la Junta de Guerra de Indias, previa consulta al rey, impuso el proceso consultivo para la elección de estas capitanías, operación que estuvo vigente hasta alrededor de 1623. Si el nombramiento de los mandos sufrió alteraciones desde un punto de vista institucional, el reclutamiento y sustentación de las banderas solía ser una carga. El sistema de reclutamiento de estas compañías en las primeras décadas del XVII alternó la comisión –posiblemente a partir de 1607– con la colaboración del duque de Medina Sidonia. En 1616, desde el Consejo de Guerra se libraban sendas cartas de justicia dirigidas a «los concejos, justicias, regidores, caballeros, escuderos, oficiales y hombres buenos» del reino, ordenándoles que, a cambio de precios justos, prestasen buen aposentamiento a los dos capitanes de la capitana y almiranta de Nueva España, Juan de Vega Bazán y Pedro de Solís.[33]

Esta voluntad de control no fue continuada, ya que, desde las postrimerías del XVI, la Corona quiso dotar, por motivos económicos y estratégicos, a las banderas de las flotas de un carácter polivalente y multifuncional, siempre reparando en gastos. Es por aquello que las compañías de las flotas dan la impresión de haber estado, desde tiempo atrás, vinculadas a la guarnición del presidio de Cádiz. En 1602, Felipe III demandaba al VII duque de Medina Sidonia que, dado que la infantería metida en el interior del presidio era poca, se encargase del levantamiento de la gente con que conformar las banderas de la flota de Tierra Firme.[34] Dicha compenetración tomó carta de sanción el 4 de octubre de 1606. Como ya se explicó, se estableció que la guarnición del presidio de Cádiz se compusiera de tres compañías de 600 infantes. Dos de ellas, de un tamaño nominal de 400 soldados, se introducirían en sendas capitanas y almirantas de Nueva España y Tierra Firme. Los restantes 200 soldados quedarían en la ciudad. La intención de la Monarquía pasaba por subrogar la provisión predominante de la infantería del presidio en los administradores del asiento de la avería. En concordancia con el reparto de hombres de la guarnición entre las capitanas y almirantas de las flotas y la dotación de tierra, el rey habría de suministrar 15.344 escudos, mientras que el grueso tocaría a la administración de la avería –normalmente el Consulado de Cargadores a Indias de Sevilla– con 30.688 escudos adicionales.[35]

La fisura de este reordenamiento fue financiera, inhibiéndose Monarquía y administradores de la entrega de numerario. No en vano, los arrendadores del derecho –integrados a partir de 1608 codo con codo en la Junta de la Avería con los jueces oficiales de la Casa de la Contratación y los generales de las armadas– transmitían en 1612 a Madrid que no era admisible postergar más la reformación de las compañías de Nueva España y Tierra Firme acantonadas en Cádiz. La Junta de Guerra de Indias suscribió los razonamientos sevillanos, añadiendo que, al no haber ya enemigos en la

[32] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 7 de abril de 1607, AGI, Indiferente General, 1867.
[33] Dos reales cédulas, Aranjuez, 7 de mayo de 1616, AGS, Guerra Antigua, 810.
[34] Real cédula, Valladolid, 7 de octubre de 1602, AGI, Indiferente General, 2497, L. 8.
[35] Carta sin remitente, Lerma, 17 de mayo de 1608, AGI, Indiferente General, 1868. Para 1617, se consignó la aportación a cuenta de esa bolsa fiscal en 21.192 escudos. Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 24 de mayo de 1620, AGI, Indiferente General, 1869.

costa, cesaban las causas que hacían entretenerse las banderas de las flotas intramuros de Cádiz.[36] En 1612, el duque de Lerma dispuso que los 600 hombres se reorganizasen en seis compañías.

Esta reestructuración vinculó definitivamente la evolución de la plaza al dispositivo militar de la Carrera de Indias durante todo el XVII, obligando a que merced a una mecánica de rotaciones, 400 de los integrantes de la guarnición estuvieran depositados en los castillos a la espera de embarcarse en las capitanas y almirantas de las flotas. Dos compañías de cien soldados cada una en la capitana y almiranta de Nueva España, otras dos respectivamente en la capitana y almiranta de Tierra Firme.[37] Para los años treinta, no obstante, era habitual que solamente se echase mano de dos compañías del presidio. Fruto de la sustitución de la capitana y almiranta de Tierra Firme por dos galeones de la Armada de la Guarda –con tropas del Tercio de Galeones a su cuidado–, genéricamente solo doscientos infantes de la dotación de Cádiz se metían de guarnición en la capitana y almiranta de Nueva España. Una operación que continuaba repitiéndose en el último tercio del XVII, lo que no dejaba de ocasionar una significativa merma de efectivos para la guarnición por prolongados espacios de tiempo.[38]

La voluntad de transformar Cádiz en plaza de armas de la Carrera de Indias tenía poderosos valedores, como el presidente de la Casa de la Contratación, asistente de Sevilla y antiguo general de las armadas, Bernardino de Avellaneda.[39] Sin embargo, el más interesado en el alojamiento de las compañías de las flotas en Cádiz fue el VII duque de Medina Sidonia. Ya en 1611, repitiendo los razonamientos expuestos tres años atrás por Avellaneda, y a colación del debate suscitado por la más que cuestionable calidad de los soldados de Nueva España y Tierra Firme, el VII duque haría uso de todas sus dotes de persuasión. Desestimando el sistema de reclutamiento por comisión en el interior del reino de Sevilla y los mecanismos de control, pagamento y supervisión retomados en Sanlúcar por la Casa de la Contratación, insistió en que el proceso se redujese a que «se saquen de Cádiz los soldados que, efectivamente, estuvieren sirviendo en él [presidio], no alistándolos ni recibiéndolos de nuevo».[40]

Alojar

Otro de los procesos cruciales de la dimensión militar de la Carrera eran los alojamientos de las compañías. Un reto logístico, el de aposentar las tropas en los tránsitos e invernadas, de notable magnitud. No en vano, en el siglo XVII no existían los cuarteles cerrados que se irían imponiendo lentamente en la centuria siguiente. Por lo tanto, a lo largo y ancho de sus fronteras, la Monarquía experimentó con diversas soluciones.

---

[36] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 14 de diciembre de 1612, AGI, Indiferente General, 1868.

[37] Carta de Juan Bautista Sáenz Navarrete al conde de Villaumbrosa, Madrid, 23 de diciembre de 1659, AGI, Indiferente General, 1180.

[38] Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 20 de mayo de 1675, AGS, Guerra Antigua, 2323.

[39] Carta de Bernardino de Avellaneda a Felipe III, Sevilla, 21 de octubre de 1608, AGI, Indiferente General, 1867.

[40] Carta de Medina Sidonia a Felipe III, Sanlúcar, 14 de marzo de 1614, AGI, Indiferente General, 1868.

Estas iban desde la creación de cuarteles abiertos o barrios militares (Parker, 2003 [1972]: 207-208; Belloso Martín, 2006: 179-223), el alojamiento en fortalezas o (Belloso Martín, 2010), por lo común, el recurso a que los vecinos hospedasen en sus hogares a los soldados. Sin embargo, esta forzada convivencia no podía menos que deparar consecuentes conflictos entre huéspedes y anfitriones, desatando entremedias un plus de conflictividad social endógena. No es pues, sorprendente, que estas operaciones castrenses provocasen ya, contemporáneamente, el despliegue de una legislación dirigida a atemperar los desmanes.[41] Tampoco que no fuesen indiferentes a este fenómeno, no por problemático, menos ineludible, diversos tratadistas de la milicia.[42]

El mecanismo de alojamiento y sustentación en el terreno de las banderas de la Carrera de Indias no difería en demasía del referido por otros estudios focalizados en distintas fuerzas y ámbitos (Andújar Castillo, 2012b: 179-201; Rodríguez Hernández, 2011: 73-77). De acuerdo con la legislación indiana emitida precisamente a comienzos del XVII, llegada a determinada localidad una compañía de galeones, su capitán debía repartir con equidad entre sus soldados las conocidas boletas, sin sobrecargar a ninguna casa o posada en exceso, «no siendo cada una más que de dos en dos, o de tres en tres». El capitán de infantería, o capitán de mar y guerra, era responsable de que la tropa respetase la distribución dictada por las boletas, so pena de ser castigado.[43] Debía impedir que los soldados se extraviasen, se rezagasen, se quedasen en la población luego de la salida de la bandera, o extorsionasen a los alojadores. En caso de deserción, habría de procurar que las justicias locales colaborasen en el apresamiento del fugitivo.[44] En fin, la oficialidad de la compañía, desde el capitán a los cabos de escuadra, debían vigilar la conducta de los hombres a su cargo previniendo atropellos por las dos partes. Abandonado el pueblo o ciudad, el capitán publicaba bando en la plaza, anunciando que cualquier agraviado tenía la oportunidad de denunciar al nocente e imponerse justicia. Finalmente, a alguno de los oficiales de la primera plana de la compañía se le confiaba la inspección de lugar del alojamiento para, en último término, «entender si ha habido algún desorden, y exceso, y quién lo ha cometido».[45] Se perseguía que los contactos entre los militares y la población fueran los menos dañinos posibles, premisa que la documentación desmiente y las propias ordenanzas admitían su vulneración.[46] Ciertamente, los vecinos habían de suministrar gratuitamente a la soldadesca –en su calidad de servidora del monarca– el denominado

[41] La normativa desarrollada para las guardas con respecto a los aposentamientos sirvió de base legislativa para ulteriores regulaciones (Martínez Ruíz y de Pazzis Pi Corrales, 2012). Otra importante regulación se produjo en una fecha tan tardía como 1662 (Rodríguez Hernández, 2013c: 208-236).

[42] Por ejemplo, Marcos de Isaba, *Cuerpo Enfermo de la Milicia Española,* Madrid, Ministerio de Defensa, 1991 [1594]. Guillén Ramón de Moncada, IV marqués de Aytona, *Discurso militar. Propónense algunos inconvenientes de la Milicia de estos tiempos, y su reparo*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2008, punto 27.

[43] *Recopilación de leyes de los reynos de las Indias*, Madrid, Julián de Paredes, 1681, Tomo III, Libro IX, Título XXI, Ley 34.

[44] *Recopilación de leyes de los reynos de las Indias*, Tomo III, Libro IX, Título XXI, Ley 35.

[45] *Recopilación de leyes de los reynos de las Indias*, Tomo III, Libro IX, Título XXI, Ley 37.

[46] *Recopilación de leyes de los reynos de las Indias*, Tomo III, Libro IX, Título XXI, Ley 31.

servicio ordinario[47] y los «utensilios», esto es, cama, velas, leña, mesa, manteles, sal, vinagre y demás condimentos para la cocina (Andújar Castillo, 2012b: 179-201). No obstante, algunos bastimentos dispensados eran susceptibles de ser cobrados por los aposentadores. Extremadamente, los hospedadores podían ser compelidos a entregar, bajo la promesa de ser resarcidos, algo de dinero en efectivo, alrededor de un real diario, en el ínterin que llegasen los socorros a cuenta del rey (Andújar Castillo, 2012a: 195-210) o la administración de la avería. Este protocolo, en desuso en las últimas décadas del XVII para las compañías de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, seguía siendo el preferido a fin de proveer en Andalucía a las guarniciones de los navíos de la Armada del Mar Océano. [48]

Sin embargo, en los albores del XVII, en un contexto de depresión demográfica y económica empeorada por la peste atlántica, el esfuerzo de las poblaciones de la Baja Andalucía estaba empezando a rebasar los límites de lo soportable.[49] Y lo soportable, a veces, iba mucho más allá de lo recogido por la legislación. Por más que la ley o las órdenes sancionasen lo contrario, cuando no se consignaba el dinero para los socorros o las partidas de numerario se retrasaban, las autoridades militares y administrativas de la Carrera se veían obligadas a exigir a los labradores que mantuviesen a los soldados a su costa, fiando grano y compartiendo sus reservas de alimento. En otoño de 1603, Luis de Córdoba y Sotomayor, capitán general de la Armada de la Guarda, sabía que aquello era pedir demasiado a los lugares,

> […] por haber sido los años tan caros y tan trabajosos de enfermedades, están todos destruidos y arruinados, e imposibilitados de poder sustentar a su costa ni de la de los lugares, esta gente [de guerra] como otras veces lo han hecho en semejantes ocasiones.[50]

La historiografía ha resaltado cómo los lugares de alojamiento, en especial aquellos que se ubicaban en sensibles rutas de tránsito hacia los puertos –Sanlúcar, Bonanza, Borrego, la zona de las marismas del Guadalquivir, o Cádiz– solían ser los más castigados (Rodríguez Hernández, 2011: 74-75). También, se ha atendido a los procesos de socavamiento de la convivencia comunal, erosión del tejido social y dislocación de la actividad económica producto de estas operaciones. De hecho, los alojamientos eran una modalidad de fiscalidad extraordinaria que afectaba a los municipios, viéndose arrastrados a endeudarse, a privatizar sus bienes comunales, y a hipotecarse mediante censos (Andújar Castillo, 2012b: 179-201). Para los grupos privilegiados, pese a estar solamente obligados a acoger a la oficialidad, constituían una exigencia poco gratificante de la que convenía desprenderse, diferenciándose

[47] *Recopilación de leyes de los reynos de las Indias*, Tomo III, Libro IX, Título XXI, Ley 39. Carta de Medina Sidonia al cabildo de Cádiz, Sanlúcar, 14 de julio de 1633, AHMC, Cartas de particulares, Caja 64, nº 239.

[48] Carta de Diego Sarmiento a Bartolomé de Legasa, Madrid, 20 de diciembre de 1671, AGS, Guerra Antigua, 3540.

[49] En 1598, una fanega de trigo valía 4 ducados. Carta de los jueces oficiales de la Casa de la Contratación a Felipe III, Sevilla, 20 de marzo de 1598, AGI, Indiferente General, 1114.

[50] Carta de Luis de Córdoba y Sotomayor a Felipe III, Sevilla, 29 de octubre de 1603, AGI, Indiferente General, 1119.

del común. Significaban así una oportunidad para las oligarquías de acrecentar sus patrimonios y ensanchar su influencia cívica. Para amplios sectores no privilegiados, suponían una tributación adicional, amén de una amenaza a algo tan básico como la subsistencia. Esta lectura ofrece pocos resquicios a su réplica, pero ha de ser matizada. Como ya se comprobó al analizar las comisiones de reclutamiento, las oligarquías conservaban cierta capacidad de resistencia a la presión militar, al percibirla como perjudicial a sus propios intereses. En la Baja Andalucía, el rechazo a los alojamientos estaría circunstanciado tanto por su configuración territorial –primacía del señorío y existencia de grandes ciudades de realengo–, como por la dependencia financiera y logística que Monarquía mostraba a determinados grupos indispensables para la marcha del sistema de armadas.

Más aún, cuando el principal magnate territorial bajoandaluz, el duque de Medina Sidonia, en calidad de Capitán General del Mar Océano y Costas de Andalucía, era la máxima autoridad local responsable de los alojamientos. Es verdad que los sucesivos Guzmanes de Sanlúcar no actuaban con plena independencia, recibiendo directrices y siendo fiscalizada su labor por diversos entes del aparato administrativo polisinodial. En los primeros años del XVII, ese control era efectuado por la secretaría del Consejo de Guerra.[51] Con la maduración institucional de la Junta de Guerra de Indias, los Medina Sidonia se consolidarían como unos de los intermediarios o correas de transmisión esenciales entre este órgano cortesano y las cabezas del aparato militar de la Carrera de Indias en Andalucía. Por extensión, en materia de alojamientos, adquiriría relieve el intercambio epistolar del capitán general de las Costas de Andalucía con la secretaría de la parte del Perú del Consejo de Indias, «ya respondí a vuestra merced cómo había enviado por las compañías [del Tercio de Galeones] en conformidad de la orden de los señores de la Junta de Guerra de Indias».[52] En teoría, aunque Valladolid o Madrid ofrecían un amplio margen de maniobra al capitán general, su recomendaciones, como alojar al Tercio de Galeones en el presidio de Cádiz o desperdigarlo por pueblos, villas y ciudades, debían contar con la aprobación de la Junta de Guerra de Indias.[53] Esta dialéctica de la capitanía general con la Junta de Guerra de Indias en lo referente a la gestión de las compañías de la Carrera, sea como fuere, nunca estuvo completamente institucionalizada.

El procedimiento de marcación de los aposentamientos entrañaba, por supuesto, la participación de la infantería del Tercio de Galeones y porción de su oficialidad. Pero no hay que olvidar que suponía, al desplazar a la gente de un alojamiento a otro, el movimiento o tránsito de tropas guiadas por comisarios de conducta y seguidas por pagadores y demás oficiales del sueldo, sin contar el transporte de la impedimenta y bagajes. Y, por ende, la utilización de recursos sufragados por la bolsa de la avería, administrada por la Casa de la Contratación y/o los arrendadores de este derecho.

---

[51] Carta de Luis de Córdoba y Sotomayor a Felipe III, Sanlúcar, octubre de 1603, AGI, Indiferente General, 1119.

[52] Carta de Medina Sidonia a Pedro de Ledesma, Sanlúcar, 25 de febrero de 1613, AGI, Indiferente General, 1131.

[53] Carta de Antonio González de Legarda a Medina Sidonia, Madrid, 23 de noviembre de 1627, AGI, Indiferente General, 2499, L. 14.

Por tanto, en estas operaciones de coordinación y sincronización de medios y recursos, confluían el poder y la oficialidad real con agentes locales de diverso signo. Ahora bien, la selección de los alojamientos era relativamente simple. El duque indicaba al capitán general de la Armada de la Guarda, al gobernador del Tercio de Galeones, o a los capitanes de las compañías, en qué lugares habían de aposentarse. En 1608, a instancia del capitán general, Jerónimo de Portugal trasladaba ocho compañías sitas en Lora del Río y su comarca a Los Palacios y Alcalá de Guadaira, y otras dos alojadas en Guadalcanal y Azuaga a Los Palacios.[54] Un año después, el magnate andaluz ordenaba al entonces gobernador, Francisco Ramírez Briceño, que, hallándose el Tercio de Galeones repartido en Lora del Río y Guadalcanal, lo trasladase, poniendo seis compañías en Utrera, dos en Alcalá de Guadaira, una en Dos Hermanas, y otra en Lebrija.[55] En 1629, Martín de Vallecilla, general de la Armada de la Guarda, confirmaba una vez más que el duque de Medina Sidonia le había mandado una relación de distritos donde aposentar las compañías de su contingente.[56]

Finalmente, una de las claves para comprender la evolución de los alojamientos militares en la Carrera es tomar conciencia de su dilatada geografía, desde el seno gaditano al distante reino de Jaén. Estos aposentamientos se desarrollaban –como los reclutamientos, de los que iban comúnmente, aunque no siempre, de la mano– en municipios populosos de realengo, pero también en localidades pertenecientes a estados señoriales e, incluso, en territorios de las órdenes militares.[57] Las compañías, en una misma invernada, podían pasar de un punto a otro en apenas unos días o semanas. El objetivo subyacente de estas maniobras radicaba en no malgastar los finitos recursos de las poblaciones (Hernández Rodríguez, 2021a: 209-224).

Desplazar

Así pues, irremediablemente, la operatividad de reclutamientos y alojamientos había de tensionar la dialéctica entre el dispositivo militar de la Carrera, las oligarquías locales y la población general. Pero el gran desafío logístico sobre el territorio, más que el reclutamiento o el aposentamiento de tropas, era su desplazamiento sobre el mismo. Es decir, el alojamiento de una simple compañía de infantería por una noche en su tránsito hacia otro lugar donde acuartelarse o al punto de embarque podía dejar notablemente perjudicada una localidad (Parker, 2003 [1972]: 127-131; Thompson, 1981 [1976]: 142-143 y 155). Un hecho que golpeaba especialmente a un área como la Baja Andalucía, cuya red poblacional tendió conforme avanzó el XVII a la consolidación de las grandes urbes y las pequeñas poblaciones, escaseando las localidades de tamaño

[54] Carta de Jerónimo de Portugal y Córdoba a Felipe III, Sevilla, 16 de diciembre de 1608, AGI, Indiferente General, 1124.

[55] Carta de Francisco Ramírez Briceño a Felipe III, Utrera, 6 de enero de 1609, AGI, Indiferente General, 1125.

[56] Carta de Martín de Vallecilla a Felipe IV, Cádiz, 14 de enero de 1629, AGS, Guerra Antigua, 1009.

[57] Esto desmiente lo afirmado por Geoffrey Parker, acerca de que la presión militar sobre los señoríos solamente se efectuaba con el permiso de la nobleza y bajo su intermediación (Parker, 2003 [1972]). Sobre la transversalidad del monopolio reclutador del monarca, véase Rodríguez Hernández, 2013b: 187-222.

intermedio.[58] En el caso de las compañías de la Carrera de Indias, y en concreto el Tercio de Galeones, movimientos tan conflictivos estuvieron bastante regulados, aunque no carecieron de dosis de improvisación y adaptación a las cambiantes circunstancias. El aparato militar de la Carrera también experimentó con las figuras de los comisarios de conducta, así como los pagadores que solían acompañarlos. La elección de estos oficiales reales, encargados del guiado y conducción de las compañías entre las plazas de alojamiento y hasta el punto de embarque, transcurría en los albores del XVII por unos cauces muy similares a los de otra oficialidad militar.

A mediados de la primera década del XVII, con el afianzamiento de la Junta de Guerra de Indias, era evidente el deseo de la polisinodia por controlar también este resorte de la dimensión castrense de la Carrera. Para una leva como la que había de reconstruir el Tercio de la Armada de la Guarda entre fines de 1605 y principios de 1606, la Junta de Guerra de Indias elevó una consulta a Felipe III proponiéndole cuatro aspirantes a comisarios de conducta, «que tengan cuidado con esta gente [levantada] y que no hagan excesos en sus alojamientos, y sean socorridos, y para lo demás que suele ser a cargo de estos comisarios hasta llevarlos al embarcadero». En su resulta, el monarca tenía que, de entre los cuatro individuos propuestos –todos capitanes– escoger dos. Felipe III designó a Diego de Orduña y Juan de Verástegui, ambos oficiales con experiencia en la conducción de infantería andaluza embarcada al reino de Chile y Terrenate.[59] En cualquier caso, estos comisarios de conducta, y otros como el capitán Gabriel de Rojas Páramo, parecen haber estado fuertemente incrustados en el territorio a través del que habían de conducir las tropas, y no menos conectados con sus elementos rectores. El propio Gabriel de Rojas conciliaba el puesto de comisario con la sargentía mayor de la milicia de Sevilla, a nombramiento del, con anterioridad asistente, marqués de Montesclaros.[60] No obstante, incluso en operaciones de envergadura, como el guiado de compañías de infantería desde Extremadura a Cádiz, la participación de los comisarios no era imprescindible. La misma leva de 1606 se topó con una contrariedad de última hora, la enfermedad de uno de sus comisarios, Juan de Verástegui, de lo que informaba, acuciado por el tiempo, el presidente del Consejo de Indias, conde de Lemos, a Felipe III. [61] Sin demasiado tiempo de reacción, en la Junta de Guerra de Indias se decidió prescindir de una nueva consulta, escogiendo como comisario al gobernador del Tercio de Galeones, Francisco Ramírez Briceño. [62] El militar castellano dejó su compañía en Cádiz en manos de su alférez, guiando otras

[58] Comentarios sobre el más desastroso impacto de los alojamientos llevados a cabo durante los itinerarios sobre las poblaciones pequeñas, menos preparadas para arrostrar las exigencias de la soldadesca, en Rodríguez Hernández, 2011: 59.

[59] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Valladolid, 10 de enero de 1606, AGI, Indiferente General, 1867.

[60] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Valladolid, 3 de octubre de 1605, AGI, Indiferente General, 1867. Consulta de la Cámara de Indias, Madrid, 21 de febrero de 1608, AGI, Santo Domingo, 535.

[61] Carta del conde de Lemos a Felipe III, Valladolid, 13 de febrero de 1606, AGI, Indiferente General, 1867.

[62] Carta de Gabriel de Hoa a Francisco Ramírez Briceño, Valladolid, 28 de febrero de 1606. Carta de Gabriel de Hoa a Martín Fernández Portocarrero, Valladolid, 28 de febrero de 1606. AGI, Indiferente General, 1122.

cuatro banderas de su unidad «con el mismo sueldo que tienen los comisarios» y a condición de no gozar sus emolumentos como gobernador.[63]

A todo comisario de conducta le eran expedidos por la Junta de Guerra de Indias dos documentos referentes a su comisión: su nombramiento y unas instrucciones respecto al desempeño de esta. En el caso del nombramiento de Juan de Verástegui, este recogía exhaustivamente las compañías de los capitanes que había de alojar, sustentar y guiar hasta el embarcadero. La comisión estipulaba que, tras recibir el nombramiento, Verástegui habría de partir a las cabezas de distrito donde encontraría a los capitanes del Tercio de Galeones reclutando. El comisario, que podría blandir tanto el nombramiento como las instrucciones dadas ante las justicias locales y demás cargos comprometidos en el tránsito, tendría la facultad de designar a sus ayudantes: un alguacil y un escribano. El salario del comisario de conducta sería de tres ducados al día, mientras que tanto alguacil como escribano disfrutarían cada uno de un ducado diario. Una vez concluida la comisión, habría de dar cuenta de su proceder ante el veedor y comisario general de las Guardas e infantería, Bernardino de Velasco, miembro del Consejo de Guerra. Asimismo, el nombramiento exigía que el pagador que le acompañase acatase las órdenes de Verástegui en su calidad de comisario de conducta, sancionando su superioridad y prelación. [64]

Por su parte, las instrucciones remitidas eran mucho más pormenorizadas. El comisario de conducta había de fiscalizar las órdenes dadas a los capitanes reclutadores, tanto aquellas emitidas por la Junta de Guerra de Indias o Consejo de Guerra, como aquellas que el duque de Medina Sidonia les hubiera entregado. No en vano, si los comisarios de conducta sostenían una correspondencia con la Corte[65] y el gobernador del Tercio de Galeones y sus capitanes, también intercambiaban permanentemente información con el Capitán General del Mar Océano y Costas de Andalucía. [66] Cualquier falta de los capitanes de infantería a las poblaciones locales habría, a riesgo de sanción del comisario de conducta, ser detallada a la Junta de Guerra de Indias y, por medio del comisario general de infantería de España, al Consejo de Guerra. Ya desplazado a los partidos de reclutamiento, el comisario de conducta habría de averiguar los comportamientos de los reclutadores, cerciorándose de estar cumpliéndose las instrucciones y recabando los testimonios de agravios y quejas. El comisario, adicionalmente, se había de ocupar de efectuar la primera muestra de cada compañía. Conforme a esta y cumplimentadas las listas de las banderas, llevando órdenes adicionales respecto al alojamiento y anunciándolas a los capitanes, efectuaría los aposentamientos, conjugando las instrucciones reales con las de la Capitanía General de las Costas de Andalucía. Obviamente, era fundamental que las compañías no se

[63] Carta de Gabriel de Hoa a Martín Fernández Portocarrero, Valladolid, 28 de febrero de 1606, AGI, Indiferente General, 1122.

[64] «Comisión a Juan de Verástegui, comisario de infantería española, para guiar las compañías que se le ordena, de las que se han de levantar para la Armada de las Indias», Ampudia, 29 de enero de 1606, AGI, Indiferente General, 2497, L. 8.

[65] Carta de Alonso de Noguera a Juan de Ciriza, Sanlúcar, 8 de noviembre de 1610, AGS, Guerra Antigua, 741.

[66] «El dicho pagador Domingo de Sarasua. Data de lo pagado a don Alonso de Noguera, comisario de infantería española por S.M., y sus ministros, por sus salarios», AGI, Contratación, 3346.

desviasen de su ruta, ni se encontrasen más compañías de las previstas por el magnate en un lugar. Así pues, una de las misiones del comisario era asegurar que las órdenes y ruta o itinerario definido por el capitán general fuesen obedecidos *in situ*, desplazándose de un lugar a otro, precaviéndose que los aposentamientos transcurriesen sin sobresaltos y el sistema de boletas no fuese conculcado. El comisario tenía, pues, que mediar con las oligarquías y justicias locales, sirviendo de eslabón entre las diversas instancias. Por supuesto, la supervisión de la distribución de los dineros era central. Cada vez que su acompañante, el pagador, efectuase socorros a la compañía de infantería en tránsito, debía ser previa orden y autorización del comisario, tomando fe de ello el escribano de la comisión.[67] No habría de consentir préstamos del pagador a los capitanes y suboficiales.

En cuanto al pagador, entregándosele el dinero en maravedís para asistir y socorrer a la infantería en tránsito, debía acudir al distrito donde estuviere sirviendo el comisario de conducta. Alojada y tomada muestra cualquier compañía de infantería, el comisario le cedía al pagador la lista actualizada de la muestra, esto es, de toda la infantería alistada, o una copia autentificada de esta. Solamente con previa autorización del comisario, como ya se ha aludido, estaba en posición el pagador de ir socorriendo a cada soldado contenido en la lista, graduándose la cuantía en función al criterio del comisario, «con ocho reales de ocho en ocho días, o de quince en quince, con más menos, según el dicho mi comisario le ordenare a cuenta de sus sueldos, así en los dichos alojamientos como en el tránsito». Y siempre en presencia del comisario y del escribano de su comisión. En este sentido, y en relación con el reclutamiento, debería ir socorriendo de nuevo y por vez primera a todos aquellos soldados que se alistasen, «con sus nombres, señas, edad, filiación y naturaleza», contándose los socorros desde el día del alistamiento. Como redoblada medida de control, los documentos acreditativos de los socorros, las listas o nóminas actualizadas, debían de estar firmadas «del dicho comisario, su escribano, y capitanes, y si alguno de ellos no supiere firmar, dará fe de ello el dicho escribano». Precisamente, el escribano de conducta había de dar al pie de estas nóminas o listas el desglose del número de personas socorridas, cuántos por soldados y qué número por oficiales, declarando el montante total del socorro. Todos los socorros se llevaban a cabo prorrateando el sueldo mensual del oficial o soldado en cuestión. Seguidamente, el pagador había de trasladarse con el comisario de conducta de lugar en lugar en socorro de las distintas compañías del Tercio de Galeones y/o del resto de compañías de la Carrera que se terciaran. En aquellos tránsitos que tenían por fin rehacer la unidad en las proximidades del alojamiento de invernada –Gibraltar y Cádiz, o tan solamente Cádiz, por ejemplo– la idea era no recorrer más de ocho leguas por día. [68] Con todo, el pagador había de conservar,

[67] «Instrucción al comisario que ha de guiar las ocho compañías de la Armada de las Indias que han salido a rehacerse», Madrid, 5 de febrero de 1607, AGI, Indiferente General, 2497, L. 8.

[68] Los tránsitos, esto es, los trayectos por jornada estudiados comúnmente oscilaban entre las 3 y 5 leguas de camino castellanas. Estos de la Carrera de Indias podrían ocasionalmente, con las 8 leguas, superar esta media. La legua de camino castellana, con algunas variaciones, suele corresponderse con entre 5,572 y los 6,620 kilómetros. Por tanto, los soldados del Tercio de Galeones debían estar preparados para marchas diarias de hasta 53 kilómetros (Rodríguez Hernández, 2011: 70).

«para su descargo», también aquellas cartas de pago justificantes de algunos gastos añadidos de la comisión de conducta, como los correos despachados por el comisario con la Corte, la Casa de la Contratación, o la capitanía general.[69]

Este sistema de comisarios de conducta languidecería en la Carrera de Indias en paralelo a la preferencia por el alojamiento en unos cuantos o un solo lugar. La dispersión de los aposentamientos por la Andalucía Occidental era una pesada carga que repercutía negativamente sobre las poblaciones, haciendo el modelo impopular. Además, el movimiento de las tropas por la geografía andaluza traía aparejado la requisa de los bagajes, a saber, los carros y acémilas que las localidades estaban compelidas a aportar para transportar el equipo en el transcurso de la siguiente jornada de marcha o tránsito. En la primera mitad del XVII, una compañía de infantería de aproximadamente cien hombres exigía entre dieciséis y veinte de estos bagajes. Estos carros y mulas llevaban los efectos personales de la oficialidad y soldadesca, la ropa, algunas armas, y personal enfermo, por lo que comportaban un riguroso esfuerzo añadido a los municipios. Como apunta Rodríguez Hernández, aunque las instrucciones instaban a la devolución de los bagajes a las poblaciones una vez terminado el tránsito diario, aquello no siempre se producía. Y eso, dejando a un lado otros abusos, como la exigencia de más recuas y carretas de las estrictamente necesarias, la extorsión a las comunidades, o la requisa a los viajeros y arrieros que tropezaban con las compañías por el camino (Rodríguez Hernández, 2011: 74-75). Pero, sin duda, la evolución de este sistema de comisarios de conducta de designación real, itinerarios y tránsitos, estaría sentenciado por el que, a la postre, sería su verdadero talón de Aquiles, su coste. En una invernada, el guiado de las siete compañías del Tercio de Galeones por Alonso de Noguera costó a la administración de la avería más de 4.000 reales, alrededor de 136.000 maravedís.[70] Igualmente, en otra ocasión, los servicios de Noguera en la dirección de las compañías de Tierra Firme del general Juan de la Cueva y Mendoza ascendió a 6.000 reales, o sea, 204.000 maravedís.[71] En 1623, los servicios de los comisarios de conducta Cristóbal del Hierro y Juan de Santa Cruz costaron unos nada despreciables 26.660 reales de vellón[72] (un ejemplo de costes, Tabla 5).

[69] «Instrucción a la persona que fuere a socorrer las compañías de la Armada de las Indias que ha salido a rehacerse», Madrid, 5 de febrero de 1607, AGI, Indiferente General, 2497, L. 8.

[70] «El dicho pagador Domingo de Sarasua. Data de lo pagado a don Alonso de Noguera, comisario de infantería española por S.M., y sus ministros, por sus salarios», AGI, Contratación, 3346.

[71] «El dicho pagador Domingo de Sarasua. Data de los maravedís pagados a la gente de mar y guerra de la armada que este presente año fue a cargo del capitán general don Jerónimo de Portugal y Córdoba, por cuenta de sus sueldos, y al infantería por sus socorros», AGI, Contratación, 3347.

[72] «El dinero que será menester para guiar desde los distritos del Andalucía las seis compañías que se levantan para los Galeones», AGI, Indiferente General, 1145.

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

Concepto			*Reales (vellón)*
Sueldo del comisario, escribano, alguacil y gasto en acémilas			3.360
Capitán	*Distrito de la compañía*	*Tránsitos*	*Reales (vellón)*
Juan Barbón	Úbeda y Baeza	16	3.600
Juan Álvarez de Avilés	Jaén	16	3.600
Domingo de Bilbao La Vieja	Adelantamiento de Cazorla	17	3.600
Coste total			*14.160*

«El dinero que será menester para guiar desde los distritos del Andalucía las seis compañías que se levantan para los Galeones», AGI, Indiferente General, 1145.

Para el conjunto de Castilla, la sangría de dinero que suponían las conducciones de infantería, ese «excesivo coste» y, asociado a ello, la «insuficiencia del sistema administrativo de la Corona para encargarse de esa faceta», abocaron a la desaparición de este método en la década de los cuarenta (Rodríguez Hernández, 2011: 60). Un método que, en verdad, nunca había sido sinónimo de absoluta eficiencia. Según Thompson, las compañías podían perder durante estas marchas la mitad o dos tercios de sus hombres. En consecuencia, cualquier planificación preveía que, antes de arribar al destino, una sexta o séptima parte de los integrantes del banderín de enganche se habría esfumado (Thompson, 1981 [1976]: 141). Este fenómeno no pasaba desapercibido a la oficialidad del Tercio de Galeones, observando cómo las maniobras de tránsito fomentaban la deserción.[73]

Pero la extinción de los comisarios de conducta en la Carrera de Indias no habría de esperar tanto. En la transición entre la primera y segunda década del XVII, durante el desarrollo del asiento de la avería de 1608-1613, sus administradores serían los primeros interesados en promover su desaparición. Aunque no todas las propuestas ahorrativas de los cargadores a Indias, encaramados a la gestión del aparato militar de la Carrera a través de la Junta de la Avería, tuvieron largo recorrido, una de las que se sí se consolidaría fue la eliminación de la figura del comisario de conducta. La idea fue incubada por el cónsul Francisco de Mandojana en 1611.[74] Se establecía la asunción de las tareas de guiado, hasta la fecha en manos del comisario –por entonces Alonso de Noguera y sus oficiales subordinados–, por el gobernador del Tercio de la Armada de la Guarda. [75] Es por ello por lo que, tras 1612, la involucración de un comisario de conducta va desvaneciéndose del registro documental. Quizás como parte

[73] Carta de Francisco Ramírez Briceño a Felipe III, Utrera, 6 de enero de 1609, AGI, Indiferente General, 1125.

[74] «Proposición de Francisco de Mandojana sobre los salarios», AGI, Contratación, 4989B.

[75] «Memoria de los oficios que el Consulado suplica a S.M. se sirva de reformar por no ser necesarios en las armadas y flotas de la avería», AGI, Indiferente General, 1133.

de una suerte de transición, en 1612, el gobernador del Tercio de Galeones, Ramírez Briceño, condujo en solitario tres compañías de infantería de Sanlúcar a Cádiz, aunque todavía contó con la colaboración de Noguera, que despachó el mismo número a Gibraltar.[76] La Junta de Guerra de Indias jamás volvió a consultar a los monarcas el nombramiento de comisarios de conducta, limitándose a velar por el cumplimiento de las operaciones de conducción.

De la segunda década del XVII en lo sucesivo, el movimiento de tropas pasó a ser circunstancialmente una competencia más de los capitanes o alféreces del Tercio de Galeones y de las flotas. En 1621, Miguel de Echazarreta comentaba a la secretaría del Consejo de Indias cómo había movido doscientos soldados al presidio de Gibraltar,[77] si bien esa acción en concreto pudo ser poco común. El vacío documental en materia de tránsitos y conductas de las compañías de la Carrera, no obstante, plantea interrogantes. Que el Tercio de Galeones y las banderas de Nueva España y Tierra Firme tendieran a acuartelarse en el presidio de Cádiz, indudablemente, hubo de conducir a aligerar el aparato administrativo y el intercambio epistolar con la polisinodia. No obstante, como en el caso de los reclutamientos y alojamientos, el repliegue organizativo de la Monarquía sobre el terreno y la renuencia de los administradores de la avería a proveer fondos para el mantenimiento cotidiano de las fuerzas armadas, tuvo su reflejo en el modo de operar las conducciones. El ocasional movimiento de compañías de la Carrera de Indias a rehacerse y su retorno a Sanlúcar o Cádiz pudo discurrir administrativamente de manera habitual por los cauces de la Capitanía General de las Costas de Andalucía y, en puridad, de su secretaría de Guerra. En 1628, ante el mandado de Felipe IV de que la infantería del Tercio de Galeones saliera a rehacerse en vísperas de la partida de la armada, el VIII duque de Medina Sidonia señaló a su oficialidad la villa de Olvera y su jurisdicción. Rehecha la unidad, el capitán general ordenaba a uno de sus criados o entretenidos, el capitán Cristóbal de Rojas que, ejerciendo la función de comisario, trajera de regreso las compañías, señalando la secretaría todos los pormenores de la conducta,

> vendrá marchando la vuelta de esta ciudad, guardando en sus tránsitos el itinerario que lleva, firmado del infrascrito secretario, y ejecuto y encargo a las justicias de las partes por donde pasare le den el alojamiento necesario, y el bagaje que fuere menester para su tránsito, de manera que con toda presteza llegue a esta ciudad.[78]

Dado que la mayoría de reclutas y alojamientos se circunscribían básicamente al territorio del reino de Sevilla, las conductas podían ser realizadas por el personal subalterno de la Capitanía General del Mar Océano y Costas de Andalucía o, sin mediar el personal entretenido de esta, por los cabos de galeones. De manera excepcional, no obstante, el recurso a los comisarios de conducta escogidos por el rey podía no ser

[76] Carta de Francisco Ramírez Briceño a Pedro de Ledesma, Sanlúcar, 3 de noviembre de 1612, AGI, Indiferente General, 1130.

[77] Carta de Miguel de Echazarreta a Pedro de Ledesma, Sevilla, 10 de diciembre de 1621, AGI, Indiferente General, 1142.

[78] Orden de Medina Sidonia al capitán Gonzalo de Rojas, Sanlúcar, 4 de abril de 1628, AGS, Varios-Medina Sidonia, 81-1, fol. 123.

superfluo. Contingentemente, tocó levantar en zonas lejanas compañías de infantería extraordinarias, para reforzar una armada transatlántica o poner en pie un nuevo Tercio de Galeones. En estos casos aislados, donde complicadamente alcanzaba la autoridad de los capitanes generales del Mar Océano y Costas de Andalucía, se utilizaban comisarios de conducta escogidos en el seno del Consejo de Guerra y, por ende, nombrados por el monarca.[79] Ese fue el escenario, por ejemplo, de 1623, cuando se formó una segunda Armada de la Guarda de la Carrera de Indias con otro Tercio de Galeones. Aquel año, las operaciones logísticas en Andalucía estuvieron condicionadas por los naufragios de 1622, los cuales estaban retrasando el retorno de los galeones. Felipe IV, necesitado de plata, dispuso que «se prevenga armada de ocho galeones, de la bondad y toneladas que los que acostumbran a hacer estos viajes», solicitando la colaboración nuevamente del gran magnate territorial, Medina Sidonia. El duque, seguramente con escaso deseo de sobrecargar la tierra, aconsejó que para el reclutamiento se tirase de ocho o nueve compañías de gente bisoña en desarrollo en la Andalucía Occidental por el Consejo de Guerra. De estas, tres engrosarían el nuevo Tercio de Galeones, sacándose las otras cinco compañías restantes de las guarniciones de la Armada del Mar Océano y de la del Estrecho. Las otras compañías de bisoños andaluces se unirían a los veteranos de estas fuerzas navales, ejercitándose con ellos durante el invierno, adiestradas ya para la primavera reforzar el presidio de Cádiz o emplearse donde mejor fuere menester.[80] Estas compañías nuevas fueron reclutadas en el reino de Sevilla, Córdoba, Úbeda y Baeza, Jaén, Andújar y el Adelantamiento de Cazorla. Al final, probablemente de manera no definitiva y a la espera de conocer en Cádiz su calidad, se decidió que las finalmente nueve previstas tuvieran título de compañías de galeones. Quizás, con objeto de alentar los enganches.

Lo cierto es que, para marzo, el Consejo de Guerra había propuesto al monarca los candidatos a comisarios de conducta encargados del guiado de esas nueve compañías de infantería hasta Cádiz y despachado sus títulos e instrucciones: Cristóbal del Hierro[81] y Juan de Santa Cruz.[82] Los despachos, redactados bajo la supervisión de Pedro Pacheco, futuro marqués de Castrofuerte y comisario general de la infan-

[79] La vía consultiva a través del Consejo de Guerra era el sistema estándar de designación de comisarios de conducta a finales del XVI y primeras décadas del XVII para los reinos de Castilla, Navarra y Aragón. De este modo, los comisarios escogidos por la Junta de Guerra de Indias en el primer decenio del XVII eran una particularidad bastante extraña. En 1610, por ejemplo, entre la lista de candidatos a comisarios de conducta de las cuarenta y dos compañías de infantería a levantar ese año se encontraban varios que habían guiado compañías del Tercio de Galeones en años previos o lo harían en el futuro: Alonso de Noguera, Diego de Orduña y Cristóbal del Hierro. El caso de Noguera es paradigmático, porque revela que el guiado de compañías de infantería por designación de la Junta de Guerra de Indias era tan solamente una dimensión de su oficio, siendo consultado para otras tareas por el Consejo de Guerra. Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 5 de agosto de 1610, AGS, Guerra Antigua, 729.

[80] Carta de Medina Sidonia a Felipe IV, Sanlúcar, 5 de febrero de 1623, AGI, Indiferente General, 1869.

[81] «Itinerarios de las seis compañías que están levantando gente para los galeones en el Andalucía, sin las tres que hacen gente en Sevilla», AGI, Indiferente General, 1145.

[82] «Comisión al capitán Juan de Santacruz para guiar tres compañías que se han de embarcar en los galeones que han de ir a traer la plata de este año», Madrid, 20 de marzo de 1623. «Instrucción al comisario Juan de Santacruz para guiar las tres compañías de infantería de su comisión», Madrid, 20 de marzo de 1623. AGS, Guerra Antigua, 892.

tería de España,[83] fueron asimismo remitidos a las dependencias del presidente del Consejo de Indias, Juan de Villela. Villela, a su vez, ordenó al secretario de la parte del Perú, Pedro de Ledesma, que acto seguido enviase a Sevilla la documentación.[84] Presumiblemente, para que los oficiales de la Casa de la Contratación estuvieran avisados de los pagos que tendrían que sufragar. De las nueve compañías de infantería, levantadas por capitanes de la Armada del Mar Océano, solamente cuatro arribaron a Cádiz a tiempo de la partida y embarque, siendo entregadas a cuatro capitanes de mar y guerra: Juan de Haro, Pedro Pérez de Aristizábal, Lucas de Rojas y Pedro Luis de Torres. Las otras cuatro banderas veteranas, cuatrocientos hombres, como había preconizado Medina Sidonia, fueron cedidas de la Armada del Mar Océano por su comandante, Fadrique de Toledo,[85] quien además señaló a los respectivos capitanes de mar y guerra que harían la codiciada travesía.[86] Un buen ejemplo de lo que podía ser la conducción de una de estas compañías es el itinerario seguido por la compañía del capitán Juan Barbón. Reclutada en las jurisdicciones de Úbeda y Baeza, la bandera fue guiada por el comisario Cristóbal del Hierro hasta Cádiz en aproximadamente 16 o 20 días de marcha, haciendo noche en dieciséis lugares que hubieron de dispensarle alojamiento. La compañía siguió el eje del Camino Real que conectaba La Mancha con Cádiz. Un recorrido que coincide bastante bien con la actual Autovía del Sur o A-4 (Tabla 6).

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

Comisario	Cristóbal del Hierro		
Capitán		*Distrito de reclutamiento*	
Juan Barbón		Úbeda y Baeza	
Tránsito	*Localidad de alojamiento*	*Leguas*	*Kilómetros entre las localidades por carreteras actuales (no en línea recta)*
1	De Baeza a Begíjar	1	6,9 Km.
2	De Begíjar a Mengíbar	4	31 Km.
3	Villanueva de Andújar[87]	4	10,9 Km.
4	Arjonilla	2	21,5 Km.
5	Bujalance	5	29,3 Km.

[83] Pedro Pacheco ostentaba hacia 1623 el cargo de Comisario General de la Infantería. Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 22 de octubre de 1623, AGS, Guerra Antigua, 889.

[84] Carta de Juan de Villela a Pedro de Ledesma, de la posada, marzo de 1623, AGI, Indiferente General, 1145.

[85] Carta de Antonio de Oquendo a Felipe IV, Cádiz, 9 de abril de 1623, AGI, Indiferente General, 1145.

[86] «Lo que han escrito los generales don Fadrique de Toledo, don Antonio de Oquendo y el tesorero don Gaspar de Monteser», AGI, Indiferente General, 1146.

[87] Hoy Villanueva de la Reina.

6	Baena	4	35,1 Km.
7	Pontón de Don Gonzalo[88]	5	51,9 Km.
8	Estepa	4	16,7 Km.
9	Pedrera	3	9,4 Km.
10	La Roda	4	12, 1 Km.
11	Marchena	4	64,4 Km.
12	Utrera	4	38,2 Km.
13	Cabezas de San Juan	5	29,9 Km.
14	Lebrija	3	21,6 Km.
15	Jerez de la Frontera	3	29,8 Km.
16	Cádiz	2	31,8 Km.
Total	16 días de marcha	57	440,5 Km.

Fuente: AGI, Indiferente General, 1145.

EL PRESIDIO DE CÁDIZ Y LA DIMENSIÓN MILITAR DE LA CARRERA DE INDIAS

Concluyendo la primera década del XVII, se agolpaban las voces que clamaban contra la presencia de las compañías de infantería de la Carrera de Indias en la Andalucía Occidental. [89] La oficialidad a cargo de las operaciones militares sobre el terreno parece haber sido perfectamente consciente de que tanto la Monarquía como las oligarquías locales estaban escrutando su capacidad para no trastornar la tierra y sus habitantes. En 1607, Marcos Hernández, escribano de la comisión de conducta desarrollada por Gabriel de Rojas Páramo, certificaba de qué manera su jefe había tomado muestras a los cerca de 1.250 componentes del Tercio de la Armada de la Guarda sin sobresaltos.[90] Sin embargo, este complaciente escenario contrasta con otros testimonios, emanados muchos de ellos de los mismos gestores del dispositivo militar. En esas mismas fechas, Bernardino de Avellaneda, excomandante de la Armada del Mar Océano, asistente de Sevilla, antecesor de Francisco Duarte en la presidencia de la Casa de la Contratación y reconocido mediador entre grupos (Mazin, 2021: 78-89) pintaba un dibujo disímil. Avellaneda, en 1608, se recreaba en los innumerables daños que los alojamientos del Tercio de Galeones en «la tierra de Sevilla» y en los estados de los Grandes estaban ocasionando, lo que, en última instancia, iba en serio perjuicio de Felipe III. Según el aristócrata, el alojamiento en el reino trastocaba a las poblaciones rurales coincidiendo con siembras, cosechas y vendimias, afligiendo fundamentalmente a los sectores humildes. No en balde, excluidos de los aposentamientos se encontraban ya privilegiados, clérigos y proveedores de ye-

[88] Hoy Puente Genil.

[89] Algunos aspectos de este epígrafe han sido desarrollados a partir de una publicación previa del autor (Hernández Rodríguez, 2023a: 19-38).

[90] Certificación de Marcos Hernández, escribano del rey nuestro señor, y de la comisión del capitán Gabriel de Rojas Páramo, sargento mayor de las compañías de la ciudad de Sevilla y su partido por S.M., y su comisario de la gente de guerra del Tercio de los Galeones, Sanlúcar, 6 de marzo de 1607, AGI, Indiferente General, 1123.

guas. Paradójicamente, eran los pobres, los que menos tenían, aquellos que habían de suministrar posada, desencadenando perniciosas dinámicas sociales, despoblación, delincuencia, migración y caída de los ingresos fiscales. [91]

El discurso confeccionado por Bernardino de Avellaneda sería reproducido, casi palabra por palabra, por el comisario de conducta Alonso de Noguera, en una relación dirigida al duque de Medina Sidonia. Noguera sostenía ante el magnate sanluqueño, no sin dramatismo, que todo estaba «apurado». Al igual que unos años antes el asistente de Sevilla, Alonso de Noguera refería que no eran demasiados los lugares provistos de los víveres e infraestructura necesarios para acoger a la soldadesca, habiendo algunos de aposentar hasta cuatro compañías de infantería a la vez. La oposición a la carga de los alojamientos estaba llegando al punto de que, a efecto de sustraerse de la obligación, los pudientes estaban comprando oficios de concejos e ingresando en las milicias locales. Pero para el comisario de conducta, quien no estaba teniendo tapujos en relatar al capitán general del Mar Océano y Costas de Andalucía aquello que el jefe de distrito quería ver confirmado, lo más gravoso para las poblaciones eran los tránsitos y bagajes. A juzgar por el mejor conocedor de las conducciones de tropas de la Carrera, únicamente ocho compañías del Tercio de Galeones requerían de ciento sesenta bagajes mayores para transportar la ropa de muda, entre veinte y veintidós por compañía. Eso, sin incluir los bagajes menores, que acarreaban las posesiones de la oficialidad, tambores y enfermos. El comisario de conducta proponía que no sacaran del punto de embarque y desembarco, por ejemplo, Sanlúcar, más ropa blanca que la estrictamente necesaria, con lo que los bagajes por compañía se reducían a dos.[92]

La indeseable presencia de las compañías de la Carrera había de suscitar choques de los militares con las poblaciones. Se suceden auténticos golpes de mano no carentes de un poso de ritualización. En 1601, las gentes de Guillena acabaron con la vida de un soldado e hirieron a otros, robando sus armas entre otras pertenencias, y echando a pedradas del lugar al resto de la compañía. Un gobernador del Tercio de Galeones, Pedro de Zúñiga, tuvo que buscar amparo junto con sus hombres en una iglesia, temiendo por su vida, y huyendo de la muchedumbre de Dos Hermanas. Unos años después, la vecindad de Écija pilló desprevenida a la compañía de infantería del capitán Antonio Gómez Galiano cuando esta abandonaba la ciudad. Los vecinos se cebaron con el cuerpo de guardia de la bandera, matando al alférez y mancillando la enseña real. El tránsito de las compañías era una causa de fricción entre los militares y los grupos rectores de las ciudades andaluzas, pero también desataba la colisión con la aristocracia territorial. En 1607, soldados al mando de Tomás de Larraspuru quitaban la vida de un clérigo en Los Molares, villa perteneciente a los estados del duque de Alcalá de los Gazules. Ante el desgraciado percance, la justicia señorial se entrometió, tomando presos a varios soldados y negándose el alcaide a ponerlos a disposición de la justicia militar sin mediar autorización del duque. En un pulso entre las autoridades señoriales y la oficialidad del rey, el gobernador del Tercio de

[91] Carta de Bernardino de Avellaneda a Felipe III, Sevilla, 21 de octubre de 1608, AGI, Indiferente General, 1867.

[92] Carta de Alonso de Noguera a Medina Sidonia, s.f., AGS, Guerra Antigua, 739.

Galeones, Francisco Ramírez Briceño, encabezó la entrada de varias compañías en la jurisdicción ducal. El incómodo acontecimiento fue tratado en la Junta de Guerra de Indias, conduciendo al secretario Gabriel de Hoa a escribir personalmente a Medina Sidonia. Oficialmente, el secretario de la parte del Perú del Consejo de Indias rogaba al capitán general de las Costas de Andalucía que usase su poder de intermediación para lograr la entrega de los soldados a Ramírez Briceño. Medina Sidonia había de impedir a las justicias ordinarias que se entrometiesen en el caso, otorgándose las apelaciones del pleito a la Junta de Guerra de Indias. Subrepticiamente, Medina Sidonia tenía que convencer a Alcalá de que transigiese no complicando más si cabe el asunto (Hernández Rodríguez, 2021a: 209-224).

En aras de prevenir este tipo de colisiones entre la justicia privativa militar y los magistrados y tribunales autóctonos, desde la Corte fueron expedidas, en 1607[93] y, de nuevo, en 1614,[94] sendas cédulas reales. Básicamente, establecían la abstención de estas justicias ordinarias, aludiendo expresamente al asistente de Sevilla y al corregidor gaditano, ante los delitos cometidos por la gente de guerra de la Carrera. Tales casos tocarían ser resueltos preferentemente por el capitán general de la Armada de la Guarda. De estar ausente el anterior, la justicia local habría de apresurarse en ceder estos procesos a la instancia superior, la Junta de Guerra de Indias (Hernández Rodríguez, 2021a: 209-224). Cabría preguntarse si estos embarazos eran fruto exclusivamente del celo de las oligarquías y agentes andaluces por defender sus parcelas de poder o, por el contrario, se trataba de una calculada y deliberada resistencia a la presencia militar. A decir verdad, los registros de injurias cometidas por los militares de la Carrera frente a la población civil no son numerosos. No es descabellado pensar que este vacío documental responda a una simple distorsión de fuentes (Jiménez Estrella, 2012b: 211-228) o, siguiendo las alegaciones de los agentes locales, las extorsiones infligidas por la soldadesca a la población local generasen un clima de silencio.[95]

Ponderar el verdadero impacto de la presencia de los militares en la Baja Andalucía para las poblaciones es casi imposible. Sin embargo, está claro que las oligarquías instrumentalizaron esta realidad –violencia y coerción económica– poco amable para los estratos inferiores de la sociedad, en su beneficio y al servicio de agendas no exactamente equivalentes. Ciertamente, la lucha de los grupos rectores de Sevilla por liberar la ciudad y su alfoz de la asistencia de tropas se remontaba, como poco, a fines del XVI, y no atendía tan solo a la infantería de la Carrera. En 1595 y, otra vez, en 1616, el remonte del Guadalquivir de las Galeras de España desde El Puerto de Santa María fue observado por la oligarquía de la urbe con preocupación. Particularmente, ese último año fue testigo de la riña entre soldados de la guarnición de las galeras y alguaciles del asistente en la plaza de San Francisco. La refriega fue *in crescendo*, presentándose en la puerta del Arenal un centenar de arcabuceros y mosqueteros, poniendo en armas al común y amenazando con una contienda de mayores

[93] Real cédula, El Pardo, 17 de noviembre de 1607, AGI, Indiferente General, 1124.
[94] Real cédula, El Pardo, 12 de enero de 1614, AGI, Indiferente General, 1144.
[95] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 26 de noviembre de 1626, AGI, Indiferente General, 1870.

proporciones. La pronta respuesta de la ciudad disuadió a las tropas y, finalmente, las Galeras de España se retiraron río abajo. La presión del asistente y el cabildo de los veinticuatro tuvo efecto, arrancando dos años más tarde el compromiso a Felipe III de evitar la subida de las galeras hasta la urbe, aprovisionándose las naves y sus tripulaciones en los antepuertos de Coria o San Juan de Aznalfarache (Domínguez Ortiz, 2006 [1986]: 17-18).

Paralelamente, la ciudad afrontaba otras peticiones al monarca, y estas sí ostentando el dispositivo militar de la Carrera un papel protagonista. En 1609, Martín de Jáuregui, uno de los dos procuradores del reino por Sevilla en las Cortes de Castilla celebradas en Madrid entre 1607 y 1611, puso en la diana a las compañías de infantería del Tercio de Galeones. En su discurso, Jáuregui achacó el acabamiento de la tierra de Sevilla y aun de la provincia a las constantes vejaciones provocadas por el alojamiento de estas banderas.[96] El procurador, desde luego, estaba lejos de ser una aislada voz clamando en el desierto. Cargador a Indias,[97] Jáuregui seguramente contaba con el respaldo de sus colegas del Comercio, muchos de ellos involucrados en la producción de vino y aceite en la comarca del Aljarafe y afectados por el tránsito y alojamiento de las tropas por la zona (Hernández Rodríguez, 2021a: 209-224). Esta connivencia, cuando no alianza, entre grupos próximos al Consulado de Cargadores a Indias y el cabildo, podía sumar más apoyos a sus filas. Repetidamente, los asistentes sevillanos parecen haber abogado por la revocación, como poco, de los alojamientos en Sevilla y su tierra, aspirando a la anulación de cualquier presencia militar permanente en su jurisdicción. En 1608, casi al unísono de Martín de Jauregui, cuando tenían lugar las Cortes de Castilla, se posicionaba en desacuerdo de los alojamientos el asistente, Bernardino de Avellaneda.[98] Pesaba más en el razonamiento del viejo comandante naval su papel como administrador cívico que su pasado castrense. Igualmente, otro ex militar, Diego Sarmiento de Sotomayor, conde de Salvatierra, asistente entre 1613 y 1618, rechazaba la presencia en la ciudad de los soldados de las capitanas y almirantas de las flotas de Nueva España y Tierra Firme.[99] Las alocuciones de Jáuregui en Madrid en 1609 tenían una energía de la que, tal vez, procuradurías precedentes habían carecido o no habían sabido rentabilizar. Desde un año antes y, hasta 1613, la oligarquía cívica hispalense tendría una baza política, el asiento de la avería, que proporcionaba al Consulado de Cargadores a Indias un papel primordial tanto en la recaudación de este derecho *ad valorem* como en el apresto de las armadas. Efectivamente, la concertación del asiento con la Corona, indispensable para la defensa transatlántica y la salvaguarda del flujo de metales preciosos, dotó a los cargadores a Indias de un preciado altavoz político de nuevo cuño, la Junta de la Avería.

---

[96] *Actas de las Cortes de Castilla*, vol. XXV, año 1609, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1905, 121, 129 y 131.

[97] «Carta acordada del Consejo a la Casa de la Contratación para que informe acerca de la pretensión de Martín de Jáuregui, vecino de Bilbao, que pretende que, a pesar de haber pasado el plazo, se de visita a su nao de 450 toneladas para ir con la flota que se apresta para la Nueva España», Madrid, 4 de marzo de 1601, AGI, Indiferente General, 1953, L. 5, fol. 114.

[98] Carta de Bernardino de Avellaneda a Felipe III, Sevilla, 21 de octubre de 1608, AGI, Indiferente General, 1867.

[99] Carta de Salvatierra a Felipe III, Sevilla, 16 de octubre de 1617, AGI, Indiferente General, 1136.

El interés de estas diversas instancias por remover los alojamientos del Tercio de Galeones de la Andalucía Occidental sería inseparable de la reformulación del modelo de aposentamientos mismo. La primera mención a un acuartelamiento alternativo de las compañías de infantería de la Armada de la Guarda data de 1608, cuando Bernardino de Avellaneda propugnó las bondades del aposentamiento en Cádiz. De acuerdo con el aristócrata castellano, la asociación entre las banderas del Tercio de Galeones y el presidio –ya practicada desde un par de años antes con el empleo de las compañías de las flotas como guarnición de Cádiz– solventaría la indefensión de la plaza ante la amenaza de un ataque. Sin duda, entre las cábalas de Avellaneda estaba todavía el ataque protestante de 1596 y el usual desalojo de la plaza, incluso ante la mera vista en lontananza de embarcaciones sospechosas. [100] No es sencillo discernir si Avellaneda fue el precursor del alojamiento gaditano, pero sí que esa alternativa era contemplada con expectación entre los grupos de poder andaluces. En su intervención ante las Cortes, el procurador Jáuregui apercibió a la Corona, señalando que Sevilla sabía que el Consejo de Guerra y el de Indias tenían acordada la traslación de los alojamientos del Tercio de la Armada de la Guarda a dos plazas, Cádiz y Gibraltar, pero aquello no tenía visos de verificarse.[101] Un traslado que, finalmente, se materializó en el arco temporal comprendido entre 1611 y 1616 (Hernández Rodríguez, 2021a: 209-224).

En el traslado de la tropa a aquellas dos plazas incidirían también consideraciones de índole estratégica. No hay duda de que, amaneciendo el XVII, Cádiz y, en menor medida, Gibraltar, despertaron un renovado interés para la Monarquía Católica como posiciones a caballo entre el Atlántico y el Mediterráneo. El cerrojo del Estrecho y el dominio de la fachada atlántica norteafricana (Thompson, 2005: 233-256), con las anexiones de Larache (1610) y La Mámora (1614), se revelaron piedras angulares de la guerra económica librada contra las potencias protestantes en el transcurrir de la *Pax Hispanica* (Herrero Sánchez, 2007: 13-32). Este aparente viraje de las prioridades de la política exterior hispanas de la Europa septentrional al meridión fue una de las coordenadas del «lermismo» (García García, 1996: 97-103). Las ventajas de ambos presidios se pusieron de manifiesto en fecha tan temprana como el otoño de 1610, en la empresa de Larache. El embarque de los tercios de Lombardía, Sicilia y Galeones, liderados por el marqués de San Germán, hacia tierras africanas, se produjo en Gibraltar. Ambos baluartes «mediterráneo-atlánticos» se convirtieron en custodios del Estrecho y puestos desde donde trasegar infantería a los nuevos presidios, unidos a la Capitanía General del Mar Océano y Costas de Andalucía, y viceversa.

De todos los partidarios del acantonamiento en Cádiz y Gibraltar –y luego tan solamente en Cádiz–, quizás el que vale la pena examinar con mayor detenimiento es el VII duque de Medina Sidonia. Ya en 1610, si no antes, el capitán general del Mar Océano y Costas de Andalucía –en la línea de lo propugnado pocos años atrás para la infantería de las flotas–, condenaba que los capitanes generales de la Carrera de

[100] Carta de Bernardino de Avellaneda a Felipe III, Sevilla, 21 de octubre de 1608, AGI, Indiferente General, 1867.

[101] *Actas de las Cortes de Castilla*, vol. XXV, año 1609, pp. 121, 129 y 131.

Indias y los capitanes de infantería tuvieran diseminadas las compañías del Tercio de Galeones por el territorio, pues «esta infantería es menos disciplinada y corregida que otras» y, a la hora de disponerse los alojamientos en la Andalucía Occidental, andaba en competencia con otras banderas, en particular con las de la Armada del Mar Océano.[102] Para reforzar este discurso, no exento de cierta doblez –habida cuenta que el duque seguía siendo el responsable en la elección de los alojamientos–, era lícito recurrir a los informes del comisario de conducta real Alonso de Noguera, remitidos a la corte de Sanlúcar. En la primavera de 1610, Noguera despachaba una misiva en que, dado lo consumida que estaba la tierra por los alojamientos, imploraba al magnate que, como mínimo, estos se cambiasen de lugares cada año «y lleven las cargas con igualdad». Pero Noguera apostillaba una recomendación cuya sola alusión lleva a cuestionarse si el contenido de la carta, remitida a continuación por Medina Sidonia al Consejo de Guerra, estaba fijada de antemano,

> […] y si Vuestra Excelencia se sirviese, tendría por mejor esta gente [el Tercio de Galeones] se entretuviese en Cádiz, pues allí se hace servicio a S.M. Y con el socorro de la avería y alguna ayuda que harán los lugares del Andalucía, a quien toca este trabajo más, lo pasarán allí bien, y se excusará el alojamiento de más de 1.000 hombres.[103]

«Encargada» por el aristócrata sanluqueño a Noguera, y ya fuera «preparada» o condicionada en su contenido, es sintomático que Medina Sidonia la enviara a Madrid adjuntada con su propuesta, ni la primera ni la última, de alojamiento en Cádiz y Gibraltar. Alonso Pérez de Guzmán argüía que, estando las compañías del Tercio de Galeones acuarteladas en Cádiz, estaría la gente de guerra «guardada», sin cometer excesos, pudiendo ser embarcada para operaciones breves en las Galeras de España u otras fuerzas navales.[104] El Tercio de la Armada de la Guarda sería la mejor guarnición, asimismo, para una plaza, Cádiz, cuyas compañías de presidio a menudo se hallaban bajo mínimos, azotadas por la deserción y los sempiternos problemas para proveer una consignación estable en el tiempo. El duque apuntaba a que la concentración de la unidad en Cádiz sería económicamente positiva para el arca de la avería, pues no le temblaría el pulso en conceder licencia a oficiales y soldados que quisieran temporalmente abandonar las compañías en el invierno, ahorrando parte del gasto en socorros. Después de todo, tenía por seguro que esa misma porción de la soldadesca que desguarnecería las compañías, con licencias o sin ellas, sería aquella que volvería a alistarse y embarcar. [105] En los años inmediatamente subsecuentes, conocedor su hijo y sucesor del caleidoscopio social del litoral atlántico y de las dependencias sociales y clientelares de las que él era vértice supremo, no se cansaría de garantizar el cubrimiento de los efectivos de la Armada de la Guarda. Aún en 1629 trataba, ante el secretario Fernando Ruíz de Contreras, de zanjar las controversias, admitiendo que

[102] Carta de Medina Sidonia a Felipe III, Sanlúcar, 13 de septiembre de 1610, AGS, Guerra Antigua, 737. Carta de Medina Sidonia a Felipe III, Sanlúcar, 26 de octubre de 1610, AGI, Indiferente General, 1127.

[103] Carta de Alonso de Noguera a Medina Sidonia, s. f., AGS, Guerra Antigua, 739.

[104] Carta de Medina Sidonia a Felipe III, Sanlúcar, 25 de mayo de 1610, AGS, Guerra Antigua, 742. Carta de Medina Sidonia a Felipe III, Sanlúcar, 26 de octubre de 1610, AGI, Indiferente General, 1127.

[105] Carta de Medina Sidonia a Felipe III, Sanlúcar, 25 de mayo de 1610, AGS, Guerra Antigua, 742.

la inmensa mayoría de la gente de mar y guerra de la Carrera era de los lugares de la costa andaluza –vasallos suyos– donde tenían sus casas.[106]

Las explicaciones del VII, VIII, y aún IX duque de Medina Sidonia al Consejo de Guerra y Junta de Guerra de Indias estaban justificadas. Y es que, por más que adujeran que el presidio estaba con el Tercio de Galeones convenientemente guarnicionado, estos asertos fueron discutidos incansablemente por otros agentes, como la Casa de la Contratación o la propia oficialidad de las armadas. En las primeras dos o tres décadas del XVII, es poco probable que la decisión de acuartelar a las compañías de infantería de la Carrera en el castillo de Santa Catalina incentivase el avecindamiento masivo de los soldados en la ciudad. De hecho, el alojamiento exclusivo en Cádiz, totalmente asentado para 1617 con el beneplácito de la Junta de Guerra de Indias, [107] inauguró una controversia que se extendería hasta los treinta. A causa del elevado coste de la vida y la inexistencia de un alfoz agrícola apropiado, por decenios, la inflación impidió la consolidación de las dotaciones de guarnición.

Los jueces oficiales de la Casa de la Contratación, individuos como Francisco de Tejada, Pedro Marmolejo, o Gaspar de Monteser,[108] parecen haber sido especialmente agresivos en sus críticas a los Medina Sidonia a cuenta de su gestión del Tercio de Galeones. Quizás, porque a largo plazo interpretaron la decisión de los capitanes generales de encerrar a las compañías de la Carrera en el interior de una plaza bajo su jurisdicción militar como una merma al control del tribunal hispalense. Marmolejo, concretamente, criticaba ácidamente la liberalidad con que los capitanes generales del Mar Océano y Costas de Andalucía emitían licencias para abandonar el servicio al gobernador, los capitanes, los alféreces, el resto de la oficialidad y aun la soldadesca.[109] Rescoldos de esta rivalidad albergada por los jueces oficiales de la Contratación hacia los capitanes generales del Mar Océano y Costas de Andalucía perduraban cuando en 1672 José de Veitia Linaje plasmó en su *Norte de la Contratación* su veredicto acerca de lo que había significado el aposentamiento gaditano, «el inconveniente de que haya muchas compañías, que al tiempo de hacer alarde de los soldados viejos que tienen, no lleguen a veinte».[110] Algunas de las proposiciones de los jueces oficiales hacían hincapié en asegurar una regular y digna asignación económica que erradicase el fantasma de la deserción. El abandono de las compañías fue por la administración real percibido como un problema de suficiente calado como para arbitrar, en 1612, el suministro de un socorro gracioso de cuartillo de real diario a los soldados del Tercio de Galeones en Cádiz y Gibraltar.[111]

En cuanto a la visión de la alta oficialidad de las armadas sobre el aposentamiento gaditano y los designios respecto a este de los duques de Medina Sidonia hasta los

[106] Carta de Medina Sidonia a Fernando Ruíz de Contreras, Sanlúcar, 22 de abril de 1629, AGI, Indiferente General, 1153.

[107] Carta de Pedro Marmolejo a Fernando Carrillo, Sanlúcar, 15 de marzo de 1621, AGI, Indiferente General, 1142.

[108] Carta de Gaspar de Monteser a Felipe III, Sevilla, 28 de abril de 1620, AGI, Indiferente General, 1141.

[109] Carta de Pedro Marmolejo a Fernando Carrillo, Sanlúcar, 15 de marzo de 1621, AGI, Indiferente General, 1142.

[110] Veitia Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, L. I, Cap. XX, punto 1 y ss.

[111] Real cédula, Madrid, 19 de diciembre de 1612, AGI, Contratación, 3345.

treinta, si bien no fue monolítica,[112] en general tendió a impugnarlo. Para militares de elevado rango como el gobernador Diego Enríquez, o el almirante general Tomás de Larraspuru, la objeción esgrimida por el duque de Medina Sidonia de que los alojamientos tradicionales perjudicaban a las comunidades de la Andalucía Occidental se arreglaba castigando a los soldados que se propasasen. Volver al viejo modelo de aposentamientos garantizaría que los capitanes y alféreces estuvieren durante las invernadas con sus soldados, adiestrándoles y manteniendo la *esprit de corps* de sus compañías.[113] Es curioso que los argumentos de reputados militares coincidiesen en general, solo que, a la inversa, con los usados por los capitanes generales. Tampoco es menos evidente que fueron elevados por la más alta oficialidad, mientras que el resto de capitanes de mar y guerra, beneficiados por el traslado a Cádiz, o no tomó partido o calló. El nuevo modelo, aquel que se consolidaría, abrió una sutil brecha entre determinados militares, preocupados por el ahorro de recursos y el desajuste defensivo que este deparaba; y otros agentes, como los administradores de la avería o los capitanes generales del Mar Océano y Costas de Andalucía, cuya programática de acción contemplaba otros intereses. No se equivocaron del todo aquellos que insistieron en exacerbar los males de los presidios: el elevado precio de los insumos, la deserción, el absentismo de la oficialidad, o la pérdida de calidad y disciplina del soldado. Para el gobernador del Tercio de Galeones, Francisco Ramírez Briceño, fue la condescendencia de la Casa de la Contratación, sabedora de que el apoyo del Comercio era imprescindible, y las maniobras del duque de Medina Sidonia, aquello que dictó sentencia en favor de Cádiz. Detrás de este partido se escondían motivos económicos, entre ellos, el «designio de la avería»,[114] uno con gran fortaleza antes de los años veinte del XVII.

De hecho, es más que necesario no dejarse obnubilar por esta retórica. El traslado a Cádiz contó con muchos más valedores en la Baja Andalucía que los detractores mencionados. Y los testimonios de los propios soldados de la Carrera dan pistas de porqué y para qué se fraguó el traslado. Ya en 1608, el general Jerónimo de Portugal y Córdoba alertaba al rey que el duque de Medina Sidonia, junto con el entonces corregidor y capitán a guerra de Cádiz, maniobraban para meter permanentemente al Tercio de Galeones de presidio.[115]

Y es llegados a este punto, cuando interesa mucho más explorar los porqués de este desplazamiento y las razones de esa conexión entre el capitán general del Mar Océano y Costas de Andalucía y el corregidor gaditano, que las consecuencias del encierro. Cabe recordar que la focalización de energías en el flanco sur auspiciado por el duque de Lerma, a la sazón, consuegro del VII duque de Medina Sidonia, iba en consonancia con las aspiraciones de la corte de Sanlúcar. En los cálculos de

[112] Hacia 1629, el VIII duque indicaba que los capitanes del Tercio de Galeones preferían el acantonamiento en el presidio de Cádiz a los alojamientos en el interior. Carta de Medina Sidonia a Fernando Ruíz de Contreras, Sanlúcar, 22 de abril de 1629, AGI, Indiferente General, 1153.

[113] Carta de Tomás de Larraspuru a Felipe IV, cabo de San Vicente, 13 de noviembre de 1626, AGI, Indiferente General, 1149.

[114] Carta de Francisco Ramírez Briceño a Felipe III, Sevilla, 7 de enero de 1613, AGI, Indiferente General, 1131.

[115] Carta de Jerónimo de Portugal y Córdoba a Felipe III, Sevilla, 4 de diciembre de 1608, AGI, Indiferente General, 1124.

Madrid, Cádiz era uno de los emplazamientos mejor ubicados para abastecer por obra de los Medina Sidonia las plazas africanas recién conquistadas (Salas Almela, 2021a: 219-247). Pero, aparte, interpelando la óptica señorial, concedía la oportunidad de robustecer los vínculos de la casa ducal con una plaza que enlazaba comercialmente la Baja Andalucía con África (Salas Almela, 2008: 250). Sagazmente, los duques se percataron de que su dimensión institucional de garantes de la seguridad de la plaza estaba en condiciones de granjearles una nada despreciable reputación e influencia política de naturaleza poliédrica. Principalmente, sí sabían unir dos esferas, en principio, desasidas, la integridad del presidio de Cádiz y el aparato militar de la Carrera. En una dialéctica que remachaba la propia agenda del Consulado sevillano, Medina Sidonia hacía hincapié en el descomunal ahorro que reportaba a la bolsa de la avería el traslado de las compañías de la Armada de la Guarda a Cádiz –de 8 millones de maravedís a menos de la mitad– congraciándose con los círculos más prominentes del Comercio hispalense (Hernández Rodríguez, 2021a: 209-224). Inteligentemente, no cabe duda de que los Medina Sidonia compusieron un discurso en que tenían cabida los reclamos de la oligarquía sevillana, liberaba de una carga militar como eran los alojamientos a otros grandes andaluces, e integraba sus propias demandas.

En un periodo, las primeras décadas del XVII, en que la autoridad distrital y sus implicaciones, o sea, proveer un servicio logístico a las tropas sobre el territorio, comenzaba a antojarse onerosa (Salas Almela, 2021b: 77-101). Es claro que el deseo de no sobrecargar las tierras de sus estados e incluso aquellas de otras entidades que tenían depositada su confianza en la influencia ducal, dictó la política de los Guzmanes respecto al Tercio de la Armada de la Guarda. Desde mediados de los años veinte, los capitanes generales tuvieron serias dificultades para aposentar en un territorio muy militarizado y en franco declive económico y humano, tanto las compañías de la Armada de la Guarda como las de la Armada del Mar Océano. En 1634, el capitán general refería a Fernando Ruíz de Contreras que, aunque quisiera, no podría alojar al Tercio de Galeones en el interior porque los mejores lugares se hallaban hace meses ocupados por «las compañías del Armada Real, padeciendo ellas y los lugares, y en los demás no hay ninguno que pase de trescientos vecinos, y los más no llegan a doscientos».[116]

En el plano local gaditano, lo cierto es que su abanderamiento de las demandas defensivas de la ciudad era para los Medina Sidonia un medio y un fin en sí mismo, redirigido a aumentar su poder político y ascendencia social. Un doble juego en que los Guzmanes se acreditaron consumados maestros. Las finas réplicas de los capitanes generales a las solicitudes de protección e intermediación ante la Corte remitidas a Sanlúcar por los regidores de Cádiz están plagadas de empatía y voluntariedad. Pero convendría no dejar de subrayar que, por más que ambos interlocutores pretendiesen sacar rédito político, la relación –y, por ende, negociación–, estaba de antemano configurada asimétricamente. Los grupos rectores gaditanos, acechados de contrarios que infestaban sus aguas, pendían, para su supervivencia, de que los duques dili-

[116] Carta de Medina Sidonia a Fernando Ruíz de Contreras, Sanlúcar, 9 de abril de 1634, AGI, Indiferente General, 1159.

gentemente les transfiriesen las imprescindibles milicias señoriales y concejiles, por supuesto; pero, también, del suministro de cereal del poderoso señor jurisdiccional. Así pues, los gaditanos, puestos ante la tesitura de quedarse indefensos o aceptar de buen grado el ofrecimiento que les hacían, terminaron inclinándose por lo segundo. Tras un puntual y primigenio conato de insubordinación a las órdenes ducales de alojamiento,[117] el cabildo gaditano se plegaría a permitir que la soldadesca de la Armada de la Guarda fuese, reiteradamente, introducida entre 1606 y 1629 en Cádiz con ánimo de completar el presidio.[118] En poco tiempo, los capitanes generales ingeniaron un, a primera vista, coherente modelo de defensa presidial, basado en la infantería de la Carrera. Cuando el Tercio de Galeones y las compañías de las flotas embarcaban a las Indias, las milicias andaluzas tomaban el testigo guarnicionando Cádiz.[119]

Las autoridades gaditanas no hubieron de estar disconformes con los manejos de los aristócratas sanluqueños. O, en otras palabras, la inserción militar de Cádiz en la Carrera hubo de tener el consentimiento de la oligarquía y de las jefaturas de la ciudad. De primeras, los beneficios superaban de largo a los detrimentos de la militarización. Como en el caso de las compañías del presidio, los socorros y pagamentos del Tercio de Galeones serían subvenidos por otras entidades ajenas a la ciudad. Esto es, al igual que aquellas banderas embarcadas en las flotas, las compañías de la Armada de la Guarda eran costeadas por una dupla de bolsas fiscales. Teóricamente, su remuneración a cuenta de las travesías en los bajeles de guerra –y aun radicado en España– había de ser financiado enteramente por la avería. Sin embargo, sería cada vez más común que, alojado en Cádiz, su mantenimiento corriese por la tesorería de aquel presidio.[120] O sea, de las partidas de la Real Hacienda proveídas por la Contaduría Mayor de Cuentas (Salas Almela, 2021a: 219-247).

La pregunta siguiente es, ¿por qué los Medina Sidonia se tomaron tantísimas molestias en bienquistarse con la oligarquía gaditana y proteger la plaza? La respuesta es compleja, y abarca desde disminuir la carga de los alojamientos en sus estados y puntualmente en el reino de Sevilla –donde no se los quería– a Cádiz, una localidad que clamaba por una guarnición adecuada. Y eso, descontando que, como capitanes generales, el afán de buen servicio al Rey Católico era un acicate de por sí convincente para impedir la caída de la ciudad. Un Cádiz a salvo y una oligarquía complacida con su «mayor defensor» eran méritos más que suficientes para que el duque siguiera perpetuándose como supremo representante del monarca en el enclave, sobreponiéndose ante cualquier otra dignidad emanada de la gracia real. El nombramiento, en reemplazo de los antiguos corregidores, de un gobernador político y militar en Cádiz con asiento en el Consejo de Guerra hacia 1625 evidenció algo más que la irreversible

[117] Carta de Medina Sidonia a Bartolomé de Aguilar y Anaya, Sanlúcar, 28 de diciembre de 1610, AGS, Guerra Antigua, 743.

[118] Carta de Medina Sidonia al cabildo de Cádiz, Sanlúcar, 13 de marzo de 1606, AHMC, Cartas de particulares, Caja 64, nº 32. Carta de Medina Sidonia al cabildo de Cádiz, Sanlúcar, 24 de noviembre de 1626, AHMC, Cartas de particulares, Caja 64, nº 132.

[119] Carta de Medina Sidonia al cabildo de Cádiz, Sanlúcar, 1 de junio de 1629, AHMC, Cartas de particulares, Caja 64, nº 167. Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 19 de junio de 1629, AGS, Guerra Antigua, 993.

[120] Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 3 de enero de 1648, AGS, Guerra Antigua, 3279.

militarización del presidio. Si bien la implantación de la gobernación no socavó las prerrogativas de los capitanes generales, sí fue una seria advertencia. Madrid no toleraría a la corte de Sanlúcar ningún atisbo de indolencia en lo referente a la seguridad de la plaza. Y para los Medina Sidonia, la preservación del presidio era equivalente al afianzamiento de su estirpe.

Desentrañar la totalidad de intereses de los capitanes generales en el presidio es casi imposible. Empero, si se repasa todo lo expuesto en líneas precedentes, está claro que cautelosamente, los duques de Medina Sidonia espolearon la concentración de la infantería de la Carrera de Indias en el presidio. Y concentrar esta gente de guerra en Cádiz era un jalón ineludible en el control de esta. Un control que, a semejanza de su patrocinio a distinguidas fundaciones conventuales en Sanlúcar,[121] era capaz de traducirse en la proyección del poderío ducal allende el océano. Tutelar y modular las tripulaciones de las armadas y flotas era una vía para la infiltración de los magnates en la Carrera de Indias. Es comprensible que, preliminarmente, los Medina Sidonia preconizasen la polivalencia de las compañías gaditanas de dotación, las cuales, rotativamente, pasaban de presidiar la plaza a guarnicionar otro tipo de «castillos», los de las capitanas y almirantas de las flotas de Nueva España y Tierra Firme. *A posteriori*, tocaba conseguir una preeminencia primordial, la del nombramiento de las capitanías de tan estratégicas banderas. El VII duque llevó a cabo un intento de que se le concediese esa merced en 1618 (Salas Almela, 2008: 291) pero, como reflejan las designaciones consultadas entre 1611-1623, la Junta de Guerra de Indias se resistió a ceder este privilegio. Aún en 1623, el escogimiento, tramitado por la Junta de Guerra, de uno de los capitanes de Nueva España, Juan Álvarez de Avilés, provocó el desaire de Manuel Alonso. Justamente, según la memoria archivística de los consejos, ese y no otro año se agraciaría al duque con la facultad de proveer las compañías que vacaren en el presidio y organizar los turnos de estas banderas en las capitanas y almirantas. A vista de los duques, no obstante, su petición no sería en realidad sino una restitución competencial. A fines del XVI e inicios del XVII, el progenitor y antecesor de Manuel Alonso, el VII duque, despachaba, quizás producto de un ordenamiento burocrático difuso, patentes de capitanes de infantería de la Armada de la Guarda, bastantes sin consecuente sanción regia. Pero el umbral de la centuria había traído consigo la creación de la Junta de Guerra de Indias, ente que, a mediados de la primera década del XVII, canalizaba consultivamente la designación de los capitanes del Tercio de Galeones y, entre 1611-1623, los de las naos de guerra de las flotas. Es por ello por lo que, en la mira de los duques, perennemente estaría recobrar la potestad de promover a sus propios candidatos a las capitanías del Tercio de Galeones y anular facultativamente a la Junta de Guerra de Indias. No es de extrañar que el IX duque tratase, fallidamente, de arrogarse este derecho en 1640 (Salas Almela, 2008: 327), cuando la economía señorial enflaquecía.

La asunción, en calidad de capitán general, de una jurisdicción del calado de nombrar a los capitanes del presidio y ordenar los turnos de embarque de las compa-

[121] Juan Pedro Velázquez Gaztelu, *Fundaciones de todas las iglesias, conventos y ermitas de la muy noble y muy leal ciudad de Sanlúcar de Barrameda*, Sanlúcar, A.S.E.H.A., 1995 [1758].

ñías de las capitanas y almirantas de las flotas puede percibirse como un parco premio si se yuxtapone con los ocho galeones de la Armada de la Guarda. Pero semejante potestad asimilaba a los Medina Sidonia con otros capitanes generales, los virreyes del Perú. En verdad, estos gobernantes ultramarinos solían investir, en el primer tramo del XVII, ordinariamente como generales y almirantes de las respectivas naves capitana y almiranta de la Armada del Mar del Sur a dos de los capitanes del presidio del Callao. Dos personajes, asiduamente, «parientes» o «criados» de los virreyes y cuya soldada, previamente, se había adscrito a las capitanías de esa guarnición marítima. Considerando que estas capitanas y almirantas eran los dos únicos navíos de guerra del contingente, el dominio sobre la orgánica naval confería a los virreyes un simultáneo aprovechamiento mercantil (Pérez-Mallaína y Torres Ramírez, 1987: 23-51; Valle Pavón, 2022: 17-39). Cabría, pues, interpretar esta merced originada en Felipe IV y Olivares como una recompensa a los Medina Sidonia en contraprestación por sus valiosos servicios logísticos en la Baja Andalucía.

Desafortunadamente, puesto que la dirección de los embarques discurría por la secretaría de Guerra del VIII duque –y no por las veredas administrativas de la polisinodia– esclarecer sus pormenores es complicado. Sin embargo, el azar ha permitido que algunos papeles de esta oficina lleguen a nuestros días. En 1628, un tal Gaspar de Villarroel, quien se presentaba como «recomendado» del cuñado de Manuel Alonso, el II duque de Lerma, pedía a esta secretaría su embarque como soldado de una de las compañías de Nueva España a fin de pasar a México y resolver ciertos asuntos familiares.[122] Subsisten más indicios de que los capitanes generales concedían discrecionalmente las plazas de soldados de las capitanas y almirantas de Nueva España sin mediación de reclutas y conductas. En el repositorio de la secretaría de Guerra ducal quedó un listado (Hernández Rodríguez, 2023a: 19-38), obra de dicha oficina o de los oficiales del sueldo del presidio, de «decretos» despachados por la capitanía general al general y almirante de la flota de Nueva España de 1628; los dos capitanes de las compañías del presidio que irían de guarnición; los administradores de la avería; toda una serie de oficiales del sueldo de la flota y de Cádiz; e incluso, criados y allegados de la casa de Medina Sidonia. Otros serían distribuidos directamente por el mismísimo VIII duque y su heredero, el conde de Niebla.

¿Qué eran estos decretos recogidos en una lista escuetamente redactada, a modo de minuta, abreviando títulos y refiriendo a personajes por sus nombres de pila? Estos decretos o boletas –200, por el número de infantes oficialmente embarcados– eran autorizaciones dispensadas a los individuos –técnicamente soldados, pero, de hecho, usualmente encomenderos comerciales– que se habrían de introducir en los dos galeones, a fin de sentárseles plaza. Probablemente, porque sus nombres no estaban inscritos en las relaciones de los oficiales del sueldo del presidio. En Nueva España, esta repartición de boletas entre los capitanes embarcados en el Galeón de Manila hacia las Filipinas era realizada en los años cincuenta por el maestre de campo –y ubicuo hombre de negocios– Antonio Urrutia de Vergara (Ragon, 2016: 114). En

[122] AGS, Varios-Medina Sidonia, leg. 81-1. Petición de Gaspar de Villarroel al duque de Medina Sidonia. S.f., ff. 123 y ss.

el contexto de Cádiz como plaza de armas de la Monarquía y apostadero naval de las armadas del Mar Océano e Indias, con su reparto de decretos entre más de una decena de oficios militares y administrativos –quienes, a continuación, los redistribuirían entre sus encomenderos– los Medina Sidonia buscaban afirmar la fidelidad de personalidades clave; fortaleciendo, paralelamente, el patronazgo sobre su parentela y servidumbre.

Aseveración ratificada por una relación accesoria de soldados, con su fecha de alistamiento y nombre del receptor del decreto o boleta. Dicho listín comprendía un centenar de plazas, la mitad, aproximadamente, de la soldadesca embarcada. De la filiación de los receptores de los decretos –algunos agraciados con varios– se desprende su íntima imbricación con la casa de Medina Sidonia: la familia del VIII duque, con el marqués de Ayamonte y el duque de Lerma; recientes agregaciones, como la marquesa de Villamanrique; exponentes de algunos de los linajes más insignes de Andalucía (Afán de Ribera, Ponce de León o Manrique de Zúñiga); oficiales de la administración señorial; eclesiásticos de las fundaciones religiosas sanluqueñas y criados varios (Hernández Rodríguez, 2023a: 19-38). La opacidad inherente a esta documentación impide responder claramente al porqué de estas encomiendas. Algunas se pueden vislumbrar. A Fernando de Novela, arrendatario de fincas del mayorazgo de los duques, le interesaba colocar sus rendimientos agrícolas tanto en los presidios norteafricanos como en México. Para los soldados del presidio de La Mámora, inserto en la capitanía general, traficar con las Indias era de esperar que les reportase un complemento a sus sueldos o a la caja de la dotación. El capitán Andrés de Aristizábal (Serrano Mangas, 2012) no emprendería ese verano el viaje al virreinato, pero la merced del duque le posibilitaría remitir un apoderado. Todos los insertos en la relación habían de estar agradecidos al señor de Sanlúcar de Barrameda.

LA PROGRESIVA EROSIÓN DEL DISPOSITIVO MILITAR SOBRE EL TERRITORIO

La connivencia de los grupos de poder bajoandaluces por conservar el alojamiento de las compañías de infantería de la Carrera de Indias en Cádiz parece haber resistido bastante bien todas las tentativas por regresar al modelo de aposentamientos previo. En 1626, la Junta de Guerra de Indias elevó una consulta a Felipe IV en la que recordaba al monarca todos los males del acuartelamiento en Cádiz. Tanto el marqués de Cadreita,[123] como el general Tomás de Larraspuru y el gobernador Miguel de Echazarreta abogaban por los alojamientos en la Baja Andalucía. La Junta de Guerra enunciaba que, en Cádiz, de los 1.000 hombres que había tener el Tercio de Galeones, no se hallaban siquiera cincuenta. No había causas operacionales para aquel sinsentido, puesto que en los tres meses que había de estar en Santa Catalina, los más duros del invierno, ninguna expedición enemiga arremetería contra Cádiz. El desamparo de las banderas era comprensible, pues la ciudad era cara, los soldados

[123] Carta de Lope Díez de Armendáriz a Pedro de Ledesma, 6 de octubre de 1615, AGI, Indiferente General, 1134.

no tenían con qué sustentarse, ni tan siquiera para pagar las camas. El empeño en mantener las compañías en Cádiz hacía que en las semanas previas a la partida de la Armada de la Guarda hubiera que reclutar nuevos hombres, personas que no tenían otro objeto que el de engancharse por soldados para pasar gratis a las Indias.[124]

El calado de la problemática impactó tan crudamente en la Junta de Guerra de Indias que la consulta elevada al rey logró lo que se había propuesto, el regreso al modelo anterior. Felipe IV respondería a los junteros «he mandado que se alojen estas compañías como parece a la Junta». Sin embargo, la consulta olvidaba mencionar a aquellos agentes que seguían presionando o estaban interesados en el alojamiento gaditano, el capitán general del Mar Océano y Costas de Andalucía, los grupos rectores de Cádiz y la oligarquía hispalense agrupada en el Consulado de Cargadores a Indias. Irónicamente, a fines de ese año de 1626 Madrid ordenaba a uno de esos agentes, el VIII duque de Medina Sidonia, que se adaptase a los deseos del rey, proponiendo «dos o tres lugares de esta provincia en que puedan alojarse las banderas de la Carrera de Indias, advirtiendo que han de ser de los retirados».[125] Medina Sidonia se tomó la misión encomendada con calma, y para noviembre de 1627, después de un año, la Junta de Guerra de Indias continuaba discutiendo las ventajas e inconvenientes del alojamiento en dos o tres lugares, dado que la población local habría de facilitar casas yermas y camas para los aposentamientos.[126] Quizás a consecuencia de la escala bélica que azotaba la Carrera de Indias, obligando a una mayor profesionalización de las tripulaciones, el capitán general hubo de plegarse a los mandatos de la Corte, habiendo hasta 1635 testimonios de alojamientos en determinadas plazas del interior, como Alcalá de Guadaira, Alcalá de los Gazules[127] o Arcos de la Frontera[128]. No obstante, es muy probable que estos alojamientos se compaginasen con el acuartelamiento en Cádiz. Además, pretextando la amenaza de escuadras enemigas, tanto en 1629 como en 1632, Medina Sidonia conseguiría meter las compañías en el presidio.

Durante décadas, una de las bases del alojamiento en Cádiz del Tercio de la Armada de la Guarda radicó en la provisión de socorros a cuenta de los administradores del derecho de la avería, genéricamente por estos años cargadores a Indias procedentes de los círculos del Consulado. Desde 1610, los Medina Sidonia dejaron muy claro a la Corte que su política respecto al aposentamiento en Cádiz tendría por coordenadas el ahorro en socorros y el despacho de licencias de servicio. Esta inequívoca voluntad contaría con la simpatía de las filas consulares y el plácet de la Junta de Guerra de Indias, hasta el punto de verse sancionada en los asientos de la avería. Merced al arrendamiento contraído entre la Corona y diversas personas del Consulado de Sevilla y el Comercio de Cádiz de 1621-1626, quedaba estipulado que, en virtud de los

[124] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 26 de noviembre de 1626, AGI, Indiferente General, 1870.

[125] Carta de Medina Sidonia a Felipe IV, Sanlúcar, 17 de enero de 1627, AGI, Indiferente General, 1151.

[126] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 25 de noviembre de 1627, AGI, Indiferente General, 1870.

[127] «El sargento mayor Marcos del Puerto», 17 de septiembre de 1653, AGI, Indiferente General, 115, nº 37.

[128] Carta de Tomás de Larraspuru a Felipe IV, Bonanza, 10 de febrero de 1630, AGI, Indiferente General, 1154.

puntos 9 y 48,[129] los asentistas no tendrían obligación de costear aquella infantería que no se presentare durante las invernadas en las muestras, «perdiéndose el socorro de la tal ausencia» y «adjudicándoseles estas bajas» a los administradores. Unas cláusulas que sorprendieron a Felipe IV, quien llegó a preguntar al presidente del Consejo de Indias, Fernando Carrillo,[130] si los administradores de la avería, como tenía entendido, «no tienen obligación de pagar todo el Tercio [de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias] entero en la tierra y en la mar». La suspicacia del monarca dimanaba de la duda de adonde iba a parar el dinero de estos ahorros. La respuesta de Carrillo sintetizaba el espíritu de concordia entre la Monarquía y los agentes que sustentaban el aparato militar en el territorio a inicios de la centuria, afirmando que la adjudicación de las bajas en socorros iba a parar en los administradores:

> […] en recompensa del gran servicio que han hecho y hacen en el sustento de la armada y capitanas y almirantas de las flotas, se les adjudicaron estas bajas, como consta de los capítulos de su asiento, de que va aquí copia. Sin embargo, de lo cual, y de las demás gracias que se les han concedido, harán harto en poder cumplir con la gran carga a que están obligados.[131]

Sin embargo, este consenso peligraría, precisamente, a partir de los años veinte, cuando se fueron incrementando las urgencias defensivas de la plaza y de la misma Carrera de Indias. Sobre todo, para los capitanes generales, sería cada vez más complicado armonizar ese multidimensional juego de intermediación en el que estaban involucrados como señores de Sanlúcar. En un ejercicio de funambulismo político y logístico, tenían que garantizar la defensa del presidio al monarca y al cabildo gaditano y no perder su supremacía institucional sobre el mismo, tan preciada para la maquinaría reputacional de la capitanía general. Pero, a la par, y no menos importante, la protección del presidio dependía en gran parte de un impuesto, la avería, cuya gestión y administración no estaba en manos de la capitanía general, sino del Consulado, con el que convenía entenderse y mostrarse indulgente. La realidad es que los Guzmanes, en lo concerniente a Cádiz, corrían el riesgo de estar a contramano. Pendía su misma agenda señorial de la voluntad del Comercio de proveer eventualmente socorros para que, si bien cortas en número y por debajo de su dotación, las compañías de la Carrera no terminaran de deshacerse por completo.

No es de extrañar, por tanto, que la escalada belicista inaugurada a fines de los veinte, la cual tensionó la sostenibilidad de los asientos de la avería, resquebrajase a su vez el entendimiento entre los Medina Sidonia y sus administradores. En la primavera de 1629, el desembarco del Tercio de la Armada de la Guarda de Tomás de Larraspuru echó por tierra las que, hasta la fecha, habían sido unas más que cordiales relaciones entre la corte de Sanlúcar y la Lonja de Sevilla. Los asentistas estaban colaborando

[129] «Copia de dos capítulos del asiento que, por mandado del Rey Nuestro Señor, que esté en gloria, se tomó con los administradores del Avería el año pasado de 1622», AGI, Indiferente General, 1869.

[130] Decreto de Felipe IV al presidente del Consejo de Indias, Madrid, 8 de febrero de 1622, AGI, Indiferente General, 1869.

[131] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 8 de febrero de 1622, AGI, Indiferente General, 1869.

en el apresto de los galeones de la plata de Martín de Vallecilla de aquel año y, tras el pagamento general de las compañías de infantería de Miguel Adrián de Redín, se desentendieron del destino de la infantería retornada. La defensa transatlántica había abocado a la Monarquía a lanzar dos armadas de la plata prácticamente simultáneas y los asentistas intentaban zafarse de costear por partida doble el dispositivo naval transatlántico. En mayo de 1629, en una muestra de que la comunicación epistolar entre los administradores del asiento y la capitanía general era fluida, Antonio de Andrade, Martín Saénz de Ubago y Salvador de Espinosa se disculparon al VIII duque por no socorrer al Tercio de Galeones en Cádiz.

Los hombres de negocios sevillanos aducían que ya habían remitido los fondos para los remates y pagamento general de esa unidad para, a continuación, centrar sus esfuerzos en la preparación de la formación de Vallecilla, entregando todos los bastimentos y pertrechos que tenían prevenidos y, adicionalmente, aportando más de 170.000 ducados. Aunque lamentaban contrariar a Manuel Alonso, esperaban que comprendiera que, en virtud del asiento de la avería, no estaban obligados a pagar a la gente de guerra por duplicado.[132] En réplica –y refutando las aseveraciones de los comerciantes–, el magnate les representaría que toda la infantería de la próxima expedición a las Indias, incluidas las compañías de la Armada del Mar Océano, estaba alojada y socorrida por cuenta de la Real Hacienda, por lo que era a ellos y a nadie más a quien les tocaba sustentar el Tercio de Galeones de Miguel de Redín, el original, hasta que las tropas de Fadrique de Toledo y Martín de Vallecilla encaminasen sus velas a las Indias.[133]

Como en otras ocasiones, la Casa de la Contratación, lejos de oponerse o presionar a los administradores, se alineó con sus postulados. En dos sentidas misivas al Consejo de Indias, los jueces oficiales de la Casa hispalense, encabezados por el conde de Villafranca, dieron la razón a sus colegas del Consulado de Cargadores a Indias. Afirmaban que los asentistas llevaban dispuestos 300.000 ducados para el apresto de la nueva armada, estaban «apretados» y, en resumen, desde la Sala de Gobierno en el Alcázar de Sevilla no se les ofrecía ningún medio para conservar a aquella gente de guerra, por más valiosa que para el duque de Medina Sidonia fuera.[134] La solución pergeñada por el capitán general vaticinaba la creciente vinculación de las compañías de infantería de la Armada de la Guarda con la consignación de la gente de guerra del presidio de Cádiz. Desde el año anterior, el VIII duque, haciendo uso de las correas de transmisión que tenía emplazas en Madrid, a saber, su parentela, y la agencia en la Corte, presionaría para garantizar a la gente de guerra establecida en Cádiz una provisión de dinero que, si bien insuficiente, restableciese la guarnición. Esta renta mínima, prometida por el conde-duque y consignada sobre el Patriarcado de las Indias ostentado por Alonso Pérez de Guzmán, hermano del VIII duque, aunque dirigida a

[132] Carta de los administradores de la avería a Medina Sidonia, Sevilla, 12 de mayo de 1629, AGI, Indiferente General, 1154.

[133] Carta de Medina Sidonia a Felipe IV, Sanlúcar, 13 de mayo de 1629, AGI, Indiferente General, 1154.

[134] Carta de los jueces oficiales de la Casa de la Contratación a Felipe IV, Sevilla, 26 de junio de 1629. Carta de los jueces oficiales de la Casa de la Contratación a Felipe IV, Sevilla, 3 de julio de 1629. AGI, Indiferente General, 1154.

las compañías de presidio, sirvió para el pagamento de socorros del Tercio de Galeones alojado en los castillos.[135]

La creciente militarización de la Carrera de Indias no contribuyó a estabilizar y consolidar las compañías de infantería en el presidio, erosionando su profesionalización y vocación de permanencia. Una dinámica que ya estaba en marcha cuando funcionaban los asientos de la avería y que, con la quiebra de estos, no haría sino agudizarse. El Tercio de Galeones parece haberse socorrido precariamente gracias a algunas consignaciones de la gente de guerra del presidio de Cádiz, si bien hacia el verano de 1632, de acuerdo con Medina Sidonia, hacía tiempo que este tampoco llegaba y la dotación de la plaza no alcanzaba los cincuenta soldados. El capitán general estaba tomando resoluciones extraordinarias para asegurar la quietud de la plaza. Un viejo Manuel Alonso envió al gobernador interino de Cádiz, Miguel Adrián de Redín, a la Corte, entrevistándose con Lorenzo de Cárdenas y Balda, conde de la Puebla del Maestre y presidente del Consejo de Indias.[136] Redín, uno de los militares más prestigiosos de la Carrera de Indias, hizo suyo ante el Consejo de Indias el discurso que los Medina Sidonia llevaban decenios sosteniendo. El Tercio de Galeones había de guarnicionar Cádiz, simplemente porque, abandonando la bahía las Galeras de España y la Armada del Mar Océano, no había otra unidad que protegiera el enclave.[137] El presidente del Consejo de Indias, primero al gobernador del Tercio de Galeones, y después en una carta decepcionante remitida al duque, respondía que en estos momentos no estaba en situación de, sin previa autorización del rey, librar partida ninguna en concepto de socorros.[138] Dada la desafección del Consejo y Junta de Guerra de Indias y de los recurrentes administradores de la avería, para 1634 no se dispensaba ninguna clase de socorro.[139] La irresolución de estas entidades por socorrer al Tercio de Galeones condujo a los capitanes generales a apoyarse en el cabildo gaditano. En 1633, los munícipes de Cádiz hubieron de condescender a dispensar el servicio ordinario a estas compañías,[140] facilitando, asimismo, 500 o 600 mantas con sus esteras a fin de evitar deshacerse la soldadesca de Antonio de Oquendo. En contraprestación, el duque comentaba a los miembros del cabildo que Felipe IV les otorgaba licencia para introducir pipería de vino en la ciudad.[141] No cabe duda de que estos «sacrificios» de la aún modesta ciudad de Cádiz no podían competir con los aún poderosos servicios fiscales extraordinarios de la urbe hispalense en pro de la política olivarista, pero estaban coadyuvando a legitimar el anclaje de Cádiz en la Carrera.

---

[135] Carta de los jueces oficiales de la Casa de la Contratación a Felipe IV, Sevilla, 9 de julio de 1629, AGI, Indiferente General, 1154.

[136] Carta de Medina Sidonia a Felipe IV, Sanlúcar, 8 de agosto de 1632, AGI, Indiferente General, 1156.

[137] Carta de Medina Sidonia a Felipe IV, Sanlúcar, 22 de agosto de 1632, AGI, Indiferente General, 1871.

[138] Carta de Medina Sidonia a Felipe IV, Sanlúcar, 8 de agosto de 1632, AGI, Indiferente General, 1156.

[139] Carta de Medina Sidonia a Fernando Ruíz de Contreras, Sanlúcar, 9 de abril de 1634, AGI, Indiferente General, 1159. Carta de Medina Sidonia a Fernando Ruíz de Contreras, Sanlúcar, 19 de marzo de 1634, AGI, Indiferente General, 1871.

[140] Carta de Medina Sidonia al cabildo de Cádiz, Sanlúcar, 14 de julio de 1633, AHMC, Cartas de particulares, Caja 64, nº 239.

[141] Carta de Medina Sidonia al cabildo de Cádiz, Sanlúcar, 11 de agosto de 1633, AHMC, Cartas de particulares, Caja 64, nº 242.

En este contexto, la Monarquía, incapaz de persuadir a los administradores de los asientos de que proveyesen un flujo de socorros fiable con los que mantener en pie la unidad, avanzaría en la mimesis del Tercio de Galeones con la totalidad de la gente de guerra del presidio. A comienzos de los treinta, no en vano, el presidio de Cádiz se estaba imponiendo a pasos agigantados como un depósito de tropa, una «plaza de armas» compuesta de compañías de armada de la Carrera y el Mar Océano, y levas a la espera de enfilarse a uno de los muchos teatros bélicos. Para 1634, el conde-duque propuso –como medio para atajar los problemas de reclutamiento y alojamiento que asolaban a Castilla y la angustiante escasez de voluntarios–, una reforma de los presidios, o sea, las guarniciones que se extendían por las fronteras marítimas y terrestres a lo largo de la Península, las islas mediterráneas y atlánticas, y el norte de África. La idea era que, garantizando una consignación adecuada para la viabilidad de estas guarniciones y suministrando una paga puntual, los reclutas se vieran atraídos a ellas y no fuese necesario seguir perseverando en impopulares levas y conscripciones. En realidad, y como quedó refrendado por las Cortes de Castilla en 1634, la medida sentó las bases del primer modelo de reclutamiento forzoso de la España moderna (Rodríguez Hernández, 2017: 151-167).

Su aplicación revestiría peculiaridades en cada territorio. Anticipándose al acuerdo con las ciudades, en 1633, el asistente de Sevilla, Diego Hurtado de Mendoza y Guevara, vizconde de la Corzana, bajó desde la urbe del Guadalquivir con la misión de acometer la reformación del presidio de Cádiz. La Corzana había de desembarazar a la guarnición de todo gasto superfluo, lo que se sustanció en la reorganización de las seis banderas de a 250 hombres que, sobre el papel, constituían la fuerza en aquellas fechas. La reformación, la cual no contó con el consenso del capitán general del Mar Océano y Costas de Andalucía, equiparó como infantería del presidio la de las armadas allí acopladas. Posiblemente, a ojos de Medina Sidonia, porque una vez que embarcase en los galeones de la Armada del Mar Océano la infantería alojada en los castillos, el presidio quedaría completamente desguarnecido y la gente fuera de su control.[142]

Las gestiones del asistente de Sevilla tuvieron, sin duda, su influjo en el dispositivo militar de la Carrera de Indias. Apenas dos meses después de que el reino aprobase la leva de los presidios, el 18 de abril de 1634, Felipe IV emitía una real cédula por la que la soldadesca desembarcada del Tercio de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias habría de prescindir de sus socorros procedentes de la bolsa de la avería,[143] dejando al capricho de sus soldados el ingresar en la dotación gaditana. La medida podría ser, erróneamente, contemplada como un intento de la Monarquía por nutrir de aportes de infantería regular las compañías de infantería de la Carrera. Pero, sobre todo, satisfacer de socorros, con base en una consignación estable, la del presidio a cuenta de la Corona, una valiosa unidad en riesgo de desintegrarse. Sin embargo, tal y como lo reflejó Veitia Linaje, la cédula de 18 de abril de 1634 sancionó, al menos provisionalmente, la desaparición del Tercio de Galeones como una unidad permanente, fundamentalmente debido a que la bolsa fiscal de la que se había de mantener,

[142] Carta de Medina Sidonia a Felipe IV, Sanlúcar, 18 de septiembre de 1633, AGS, Guerra Antigua, 1075.
[143] Veitia Linaje, *Norte de la Contratación…*, L. II, Cap. II, puntos 2 y 33, 28-29

la avería, era inoperante. Ni la Monarquía, ni los administradores de la avería, los cargadores a Indias o, incluso, los jueces oficiales de la Casa de la Contratación percibieron este aparato militar imprescindible para sus intereses en una etapa de crisis.

El Tercio de Galeones desapareció en 1634 por vez primera como fuerza permanente y teóricamente de servicio durante las invernadas en Cádiz. La unidad era solamente reconstruida en los prolegómenos de los embarques, para, a continuación, al retornar a España, ser otra vez reformada en Cádiz luego de efectuarse los pagamentos generales y remates. Fruto de ello, durante esta etapa, el registro documental de su presencia en la plaza prácticamente brilla por su ausencia. El Tercio de la Armada de la Guarda era nutrido por los paisanos de la tierra, cuya base era suficientemente amplia, y su movilización permanente carecía de sentido práctico –algo en conocimiento de la mayoría de autoridades locales–. Es ilustrativo que, incluso en 1639, durante la denominada leva del uno por ciento desembocada en Cádiz,[144] tan solamente 200 de los cerca de 700 infantes del Tercio de Galeones de Jerónimo Gómez de Sandoval procediesen de este expediente. Una cantidad aún más anecdótica si se compara con los 2.700 individuos metidos intramuros en total, o el conjunto de 598 introducidos en las urcas de Francisco Rodríguez de Ledesma[145].

Con todo, estas compañías de infantería, el Tercio de la Armada de la Guarda, parecen haber recobrado un atisbo de su antiguo carácter de unidad permanente a fines de la década de los treinta y comienzos de los cuarenta. La unidad, como fuerza muy a mano en el suroeste peninsular, resultó útil en diversas campañas militares. Estas acciones comportaron que las compañías dejasen de reformarse para confundirse con el resto de gente de guerra del presidio de Cádiz. Un hecho, la movilización de estas compañías en invierno, al que puede haber contribuido igualmente la merma de ingresos de la caja del presidio a partir de los cuarenta, teniendo que equilibrarse con aportaciones de la bolsa de la avería.

De cualquier manera, ni la provisión de la avería ni la de la del presidio fueron demasiado fiables. En 1642, el duque de Ciudad Real escribía a Felipe IV recriminando el lamentable estado de la guarnición del presidio, concretamente la metida dentro del castillo de Santa Catalina. El aristócrata se recreaba en los perjuicios que la infradotación de socorros estaba comportando. La gente del castillo se hallaba encerrada, desnuda y cometiendo graves excesos contra la población civil. Ciudad

[144] Llamada así por su cupo, la obligación de los municipios de alistar a uno de cada cien vecinos, excusándose del cómputo de las vecindades aquellas localidades de menos de cincuenta vecinos, los clérigos y aquellos individuos inscritos en las milicias. En total, para todas las coronas de Castilla y Aragón, planeaba reunir unos 8.000 hombres. El grueso de las levas andaluzas llegadas a Cádiz quedó en manos de los corregidores de las ciudades, los cuales usaron de todo su poder coercitivo para reunir los cupos impuestos. Para ello no dudaron en reunir toda suerte de penados por delitos leves, vagabundos, transeúntes y ociosos. También participaron conocidos asentistas de soldados, como Francisco de Torres Castejón; aristócratas como el marqués de la Hinojosa; o militares como el maestre de campo Luis de Monsalve. Al menos para Cádiz, lo que en apariencia había de ser una leva para el robustecimiento de la fuerza, acabó siendo predominantemente un reclutamiento encubierto para otros destinos (Rodríguez Hernández, 2017: 151-167; Jiménez Moreno, 2021: 47-85).

[145] «Relación de la gente que ha entrado en este presidio de Cádiz, desde 23 de enero pasado de este año, hasta 23 de este presente mes de mayo inclusive […]», Francisco Lorenzo de Losada y Diego Ruíz de Villegas, Cádiz, 23 de mayo de 1639, AGS, Guerra Antigua, 1261.

Real reclamaba que se remitiesen algunos vestidos de munición pues, de lo contrario, dudaba que la soldadesca que quedaba no pereciese víctima de las enfermedades. A renglón seguido, el comandante de la Armada del Mar Océano centraba su atención en la infantería del Tercio de Galeones. Algunos integrantes de las compañías estaban, al parecer, presentes en el presidio, sufriendo los rigores de la inflación, al producirse la bajada de la moneda de vellón. La carta del duque fue examinada por una comisión especial, la Sala del conde de Monterrey, quien cargó contra la ineficaz provisión de numerario para el presidio, responsable de las compañías de dotación, pero también del apoyo de las levas que afluían a su interior. Sin embargo, la mayor reprobación se la llevó el presidente del Consejo de Indias, conde de Castrillo, quien, de acuerdo con la consulta elevada al monarca por los integrantes de la Sala, era el responsable de que la Avería «disimulase» en la provisión de socorros de las compañías de la Carrera de Indias establecidas en Cádiz.[146]

A juzgar por un comentario de la Junta de Armadas, tanto la infantería como la marinería de la Armada de la Guarda se mantenía en los cuarenta a costa fundamentalmente de la misma bolsa fiscal que antaño, la avería, «excepto cuando se pone en el presidio de Cádiz, que entonces corre por el mismo presidio».[147] De hecho, en contraposición a lo sostenido por la Junta de Armadas, tampoco perviven demasiadas evidencias contables de que el Tercio de Galeones, incorporado al presidio, fuese abundantemente sustentado con base a esta consignación. Entre 1642 y 1652, el alojamiento de infantería de armada en el castillo de Santa Catalina a costa de la bolsa del presidio fue relativamente común. Pero, como atestigua el análisis de la Contaduría Mayor de Cuentas, la transferencia de recursos para el Tercio de Galeones, en consonancia con un periodo en que la consignación no atravesaba su momento más boyante, fue anecdótica.[148]

Aunque las compañías del Tercio de Galeones se alojasen en Cádiz, muy esporádicamente consumían los recursos financieros de la dotación. Tanto en 1642, como de nuevo en 1647 y 1648,[149] se cuenta con testimonios de su presencia entre la guarnición, pero esta no tuvo ningún impacto relevante en la tesorería presidial. Dicha situación no diferiría ostensiblemente en los años cincuenta, etapa en que se produjo un alza en el gasto de compañías de infantería acantonadas en el presidio de Cádiz (Gráfico 1). Un fenómeno ligado a la amenaza bélica que se cernía sobre la plaza durante este decenio, particularmente a lo largo del lustro 1655-1660. Pero una dinámica que contrasta con el paralelo desmoronamiento del derecho de la avería y la interrupción del sistema de armadas. Es presumible que esta confluencia de factores: el incremento de la consignación del presidio; la imposibilidad de mantener estas compañías merced al

[146] Consulta de la Sala del conde de Monterrey, Madrid, 27 de diciembre de 1642, AGS, Guerra Antigua, 1444.

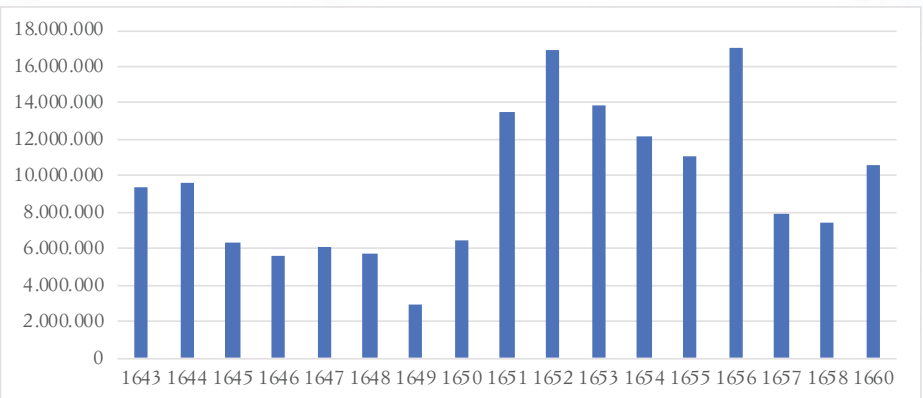
[147] Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 3 de enero de 1648, AGS, Guerra Antigua, 3279.

[148] AGS, Contaduría Mayor de Cuentas, Tercera Época, 1386.

[149] «Francisco Mejía de Castro, que hace oficio de veedor general de la Armada de la Guardia de la Carrera de las Indias, remitió al duque mi señor una relación de la infantería que pareció en la muestra que se tomó a las doce compañías del Tercio de ella en 24 de junio de este año […]», Sanlúcar, 3 de julio de 1648, AGS, Guerra Antigua, 3289. Carta de Medinaceli a Felipe IV, Sanlúcar, 4 de julio de 1648, AGS, Guerra Antigua, 3289.

derecho de la avería; la suspensión de las armadas de 1655 y 1656 a causa de la guerra y el bloqueo inglés; o la amenaza a la frontera marítima terrestre; llevasen a vincular más decididamente el sustento de la unidad con la plaza. Ciertamente, estos pagos, inaugurados en 1653, con la satisfacción de socorros a las siete compañías del Tercio de Galeones, alcanzaron su cénit en 1656, un año en que las banderas no se embarcaron, la guerra estaba en su momento álgido y la avería por completo imposibilitada. Sea como fuere, esta agregación, en vista de la década anterior, fue circunstancial y la unidad no fue el nervio, sino un complemento accesorio al entramado defensivo gaditano. El núcleo de este fueron las seis compañías de dotación, cuya consignación hubo de elevarse a fin de mantenerlas en un estado de alerta. Es más, su gasto, del orden del millón de reales, estuvo muy por encima del que era el segundo puntal de la defensa de la plaza: la entrada de las milicias andaluzas, con en torno a 140.000 reales gastados. Tal vez el Tercio de Galeones, una unidad fogueada en los conflictos de los cuarenta, tuviera un estatus superior, pero la realidad es que estuvo en tercer lugar en la escala de gasto eminentemente militar (Tabla 7).

Gráfico 1
Gasto anual en maravedís de la guarnición de compañías de infantería del presidio de Cádiz (1643-1660)



Fuente: Elaboración propia a partir de Contaduría Mayor de Cuentas, Tercera Época, 1386-1421.

Tabla 7
El impacto del Tercio de Galeones en la tesorería del presidio de Cádiz frente a otras unidades alojadas (1652-1657) (en reales)

	Compañías del presidio	*Personal del presidio*	*Tercio de Galeones*	*Levas*	*Milicias andaluzas*	*Otros gastos de administración*
1652	119.588	73.335	0	3.986	0	11.516
1653	235.774	138.820	950	18.600	0	14.768
1654	213.492	124.654	7.440	0	10.911	3.052
1655	165.647	119.222	5.694	0	28.562	13.072
1656	183.990	94.766	69.226	0	94.954	52.522
1657	114.691	79.049	26.279	0	5.712	7.630

Fuente: Elaboración propia a partir de AGS, Contaduría Mayor de Cuentas, Tercera Época, 1421.

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–,

yéndose al traste en 1606 (Serrano Mangas, 1989: 291-292). Tampoco se respetó la periodicidad del asiento de 1627-1633, el cual no se prolongaría más allá de 1631. En esta ocasión, contribuyeron a su final las incertidumbres generadas a la contratación por múltiples episodios bélicos en esos años; la captura de una de las dos naos de Honduras en 1627, rematada por la humillación de 1628 con la pérdida de la flota de Nueva España (Rahn Phillips, 1991: 19-24); el infrarregistro, los refuerzos de armadas, las averías gruesas consiguientes y el recurso más y más recurrente de la Monarquía a los procedimientos de la fiscalidad extraordinaria (Díaz Blanco, 2012). Lo mismo se repetiría con el asiento contraído en 1640 y ajustado por seis años.[150] No obstante, a la postre, el asiento se interrumpiría en 1642, víctima de la falta de registro y el fraude. La marcha de los asientos estaría condicionada por la espiral bélica que afectó a la Carrera desde mediados de los años veinte del siglo y que, de hecho, se convertiría en una losa para el Comercio hasta su segunda mitad. Coincidiendo con el tercer decenio del XVII los hombres de negocios que arrendaban el derecho se topaban con notables dificultades para cumplir con sus compromisos. Sería cada vez más usual que los asentistas echasen mano de expedientes de urgencia, tales como tomar los caudales de las arcas de depósitos y difuntos –previa autorización de la Corona–, o acudir a préstamos satisfechos por los compradores de oro y plata (Serrano Mangas, 1989: 294).

Los asientos de la avería no han gozado de una visión demasiado positiva por la historiografía. Y esto, por más que en la actualidad se comprenda con más detalle las tensiones a las que estuvo sometido el Consulado y sus círculos en el primer tramo del XVII, y más concretamente durante el valimiento de Olivares (Díaz Blanco, 2012: 119-164). El estudio más influyente hasta la fecha acerca de la avería y los asientos, obra de Céspedes del Castillo, no pudo hacer una valoración más negativa del modelo de financiamiento predominante entre 1591 y 1642:

> Los asientos no pudieron salvar lo que ya no tenía salvación, y bastante lograron con ir manteniendo las cosas durante media centuria. Fracasados definitivamente, vuelve a aparecer de manera cada vez más perentoria la necesidad de que el Estado se haga cargo de la defensa del comercio indiano, desplazando por insuficiente toda empresa de carácter privado dirigida a este fin. La avería estaba destinada a desaparecer […] (Céspedes del Castillo, 1945: 88).

El influjo del veredicto de este académico, sin contar el paralelo desarrollo de las tesis en torno a la construcción del estado moderno y la guerra, explican la mala reputación de los asientos aún hoy. Prácticamente, todos los investigadores que examinaron los asientos de la avería vinieron a secundar la opinión de Céspedes. Para Serrano Mangas, los asientos de la avería supusieron, de antemano, una claudicación de la Monarquía en su «misión de tutelar el comercio americano», obteniendo los hombres del Comercio lo que aparentemente siempre habían buscado, «sacrificar la defensa y protección de la Carrera con tal de aumentar sus cargazones». En este

[150] «Asiento sobre el derecho de la concesión del havería», Madrid, 28 de enero de 1640, AGI, Indiferente General, 2501, L. 18.

sentido, la Monarquía se desentendió del dispositivo militar, malparando la empresa de la Carrera de Indias y cediendo el negocio a unos asentistas que no eran otros sino los más implicados en el fraude (Serrano Mangas, 1989: 290-293). Sin duda, estas ideas enriquecieron el debate, convirtiendo las críticas contra los asientos en multifocales. Y si Serrano Mangas concluyó que el arrendamiento de la avería había debilitado el dispositivo militar, Antonio Miguel Bernal directamente afirmó que este nunca había existido. El régimen de asientos y la subcontratación que acarreaba habrían impedido que la expansión colonial estimulase una marina de guerra (Bernal, 1998: 309-333). El afán ahorrativo presente en la organización y apresto de las armadas de la Carrera ha sido reiteradamente subrayado, aunque imputado exclusivamente a los asentistas, como si la Corona no hubiera suscrito los contratos. Y omitiéndose, por supuesto, que muchos aprestos corrieron por la Casa de la Contratación o que muchos de los contingentes sufragados por los asientos fueron la única defensa disponible. Dos de las más recientes obras en torno a la Carrera de Indias siguen resaltando los rasgos más perniciosos del sistema de asientos. Para Pajuelo Moreno, uno de los factores que desencadenaron el trágico hundimiento de los galeones de la Armada de la Guarda de 1605 fue la carencia de una serie de pertrechos y útiles que el asentista, Juan Núñez Correa, no proveyó en aras de maximizar sus beneficios (Pajuelo Moreno, 2021). Por su parte, los comentarios de Heredia López en relación con los asientos –tras ahondar en las conexiones entre las esferas del Consulado y la oficialidad de la Casa de la Contratación– no se alejan demasiado de lo ya apuntado por Serrano Mangas en los ochenta y noventa (Heredia López, 2021: 206).

Entonces, ¿fue la gestión de los asentistas y el Consulado de Cargadores a Indias lo que irremediablemente condujo a un deterioro del aparato militar y, por consiguiente, una disminución de efectivos? Y si esto fue así, ¿ni el Consejo de Indias, ni la Junta de Guerra de Indias, ni la Casa de la Contratación, ni el Consejo de Guerra, ni la Junta de Armadas hicieron nada para evitarlo? ¿Son las capitulaciones consignadas en los asientos una fuente fiable a fin de calibrar el poderío militar español desplegado en la Carrera de Indias? De inicio, merece la pena indicar que el tan denostado régimen de asientos se inició en 1591, en un periodo de crisis hacendística tras la derrota de la Gran Armada (Pajuelo Moreno, 2021: 62-63). En los últimos coletazos del siglo XVI, los costes de defensa de las flotas de Indias no habían hecho más que acrecentarse, en paralelo con el aumento de los riesgos sobre la navegación provocados por los enemigos de la Monarquía. En los años cincuenta del XVI, el coste de una nao de armada para un viaje de un año de duración se cifraba en unos 20.000 ducados (Caballero Juárez, 1997: 293). Y lo cierto es que, si bien la infraestructura defensiva había fluctuado sensiblemente en la primera mitad de la centuria en función de las guerras del emperador Carlos V, esta se antojaba relativamente modesta. Una señal de ello está en el porcentaje de avería, que osciló entre el 2,5 y el 4% (Caballero Juárez, 1997: 290). Todo eso empezó a ser un recuerdo cuando los hugonotes franceses pusieron un pie en la Florida y los corsarios ingleses depredaron el Caribe español. Por el contrario, en las últimas décadas el tipo se mantuvo en entre el 6 u el 8% (Lamikiz, 2023: 213-248). No es una casualidad que el crecimiento puntual de la avería –un síntoma del reforzamiento del dispositivo militar– coincidiese con el amanecer de los

asientos y la botadura de un contingente diseñado para disuadir a piratas y potencias rivales por igual: Armada de la Guarda o Armada de la Avería.

Esta formación atravesaría en el transcurso de los reinados de Felipe III y Felipe IV momentos de mayor o menor tamaño, pero desde antes de 1628, el presupuesto apuntaba al alza más que a la baja. Entre 1593 y 1605, asegurar la integridad de las flotas significaba invertir entre 200.000 y 300.000 ducados por término medio, eso sin contar las invernadas en los puertos indianos, que subían exponencialmente los costes. La armada de Luis de Córdoba de 1605 habría, de no haberse desarbolado por los nortes y retornado a Andalucía, costado 279.816 ducados. El carenado habría importado 48.000 ducados (17,15%); 79.816 ducados (28,52%) el sueldo de la gente de guerra, de mar y artilleros; los bastimentos, 90.000 ducados, o sea, el 32,16%; y los pertrechos, 62.000, a saber, el 22,16% (Pajuelo Moreno, 2021: 332-333). La Armada de la Guarda de 1626 y, no es descartable, 1627, dobló los ya de por sí generosos montantes del albor del XVII, costando unos astronómicos 600.000 ducados.[151] Entre 1631 y 1632, tan solamente el apresto de la Armada de la Guarda con sus refuerzos vinieron a suponer unos 500.000 ducados.[152] En vísperas de los cuarenta, proponiéndose no más de diez galeones más la capitana y la almiranta de Nueva España, el gasto militar ascendía a 649.560 ducados. Las tripulaciones eran más caras que en los pacíficos años de Felipe III, 150.000 ducados; y sin desglosarse el resto de pertrechos, las armas, pólvora y municiones alcanzarían los 38.000 ducados, todo de contado.[153] Esta subida, evidentemente, había que pagarla y, de primeras, toca fijarse en el comportamiento de la avería entre 1600 y 1643. Entre 1600 y 1627 el derecho se contuvo, congelado, en un 6%. Sin embargo, desde 1628 el porcentaje se disparó (Lamikiz, 2023: 213-248), moviéndose en torno a puntos antieconómicos entre el 19 y el 33%. Después de 1634 y hasta 1643, los valores continuaron oscilando entre 12 y el 23% (Serrano Mangas, 1989: 299).

Estas cifras hay que extrapolarlas con lo que se presupuestaba que había de constituir la Armada del Mar Océano en la década de los treinta. Uno de los consejeros navales de Felipe IV, alarmado por la antigüedad de las unidades, señalaba en un informe que bastaría con 10 galeones de 1.000 toneladas, 16 de 600, y 8 fragatas de 200. La capitana y la almiranta reales serían propiedad de la Corona, mientras que los 24 galeones y 8 fragatas restantes serían de titularidad privada, administrados en forma de asientos y divididos en cuatro escuadras. El asesor del monarca insistía en que el arrendamiento del grueso de los bajeles de la Armada del Mar Océano saldría por no más de 268.800 ducados, desembolsando el rey 14 ducados por tonelada a repartir en un lustro. La nueva almiranta real, por fabricar, necesitaría de 40.000 ducados. Para terminar, el sustento de la marinería y el reacondicionamiento de las cuatro escuadras gastaría 430.000 ducados anualmente. La infantería procedería de la dotación de los presidios y no se contenía en el desglose de gastos lo que tocaría abonar a los asentis-

[151] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 1 de octubre de 1626, AGI, Indiferente General, 1870.

[152] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 27 de mayo de 1631, AGI, Indiferente General, 1871.

[153] Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 14 de enero de 1638, AGI, Indiferente General, 760.

tas de bastimentos.[154] Pero unas relaciones que acompañaban el informe demuestran que la Armada de la Guarda, comparada con la del Mar Océano, era tremendamente cara. Los oficiales del Consejo de Guerra estimaron que una escuadra de ocho navíos y un patache, de 3.120 toneladas –o sea, algo similar a una Armada de la Guarda europea– requeriría de la Real Hacienda anualmente –contándose el sueldo de los navíos, las pagas de 511 plazas de gente de mar y 823 de guerra, municiones, pertrechos y raciones– en total, 169.167 ducados. La Junta de Armadas aspiraba a dotar a Felipe IV de una armada que surcase la fachada atlántica conformada por cinco escuadras de ese tipo, completando las 15.600 toneladas. Esa formidable Armada del Mar Océano tenía un precio, 845.335 ducados.[155] Si se recuerda que, en su apogeo, las armadas de la Carrera exigían año tras año 600.000 ducados, únicamente un 29 % menos que la escala ideal de la Armada del Mar Océano, se toma conciencia del esfuerzo financiero que representaba la defensa transatlántica.

La Corona nunca estuvo por la labor de cargar por sí sola con un compromiso de tal calibre. Pretextaba que al Comercio bajoandaluz –puesto que le iba la bolsa en ello– le incumbía adentrarse en el negocio de los aprestos y la financiación. Para la Monarquía, el quid de la cuestión estaba en los estratosféricos costes económicos que acarreaba la Armada de la Guarda año a año, muchos de los cuales había que pagar de contado, careciendo el arca de la avería de un capital fijo lo suficientemente elevado como para sufragar los aprestos con garantías. Y es que uno de los defectos de la avería estaba en su insolvencia. Generalmente, adolecía de un fondo de capital considerable por largo tiempo, se manejaban sumas nada despreciables, muchos millones de pesos, pero estos duraban muy poco y el peligro del endeudamiento siempre estaba presente (Hierro Anibarro, 2005: 181-212). Así pues, es cabal interpelar las razones que impulsaron a la Monarquía en favor de estos contratos sinalagmáticos. En 1626, la Junta de Guerra de Indias detallaba a Felipe IV que el asiento de la avería concertado con diversas personas del Comercio de Sevilla estaba a punto de expirar, «en lo cual se va entendiendo con toda brevedad y prior y cónsules envían comisarios para tratar del asiento para los años de adelante y es menester efectuarle con el dicho Consulado o con otros».[156] El apremiante testimonio de la Junta de Guerra se fundamentaba en uno de los talones de Aquiles del derecho de avería, su modo de recaudación y la falta de liquidez con que emprender los gastos de apresto que había que satisfacer de contado en España e Indias. La administración directa, por supuesto, era rememorada por la Junta de Guerra de Indias, pero tanto esta como el Consejo de Guerra de común advertían de su componente ruinoso, haciendo que la Casa de la Contratación tuviera que empeñarse. Frente a tales inconveniencias,

[154] «Relaciones de lo que costará el sustento de un año de una escuadra de 8 galeones y un patache», s.f., AGS, Guerra Antigua, 1005.

[155] No se tiene en cuenta el empréstito de la Corona a los fabricadores de los ocho navíos y un patache, estimado en 42.320 ducados, lo que prorrateado en cinco años elevaría el coste el primer año a 211.167 ducados, y el resto, a 160.703 ducados. «Relación de lo que podrá costar el sueldo, sustento, municiones y pertrechos de una escuadra de 8 navíos y 1 patache cada año», s.f., AGS, Guerra Antigua, 1005.

[156] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 1 de octubre de 1626, AGI, Indiferente General, 1870.

el capital andaluz ofrecía un dinero contante que mantenía engrasada la rutinaria maquinaria militar:

> […] porque como la Hacienda del Avería no se cobra hasta que la traen los Galeones en los meses últimos del año y los gastos que en ellos se hacen han de ser anticipados a principios del mismo año, y en el discurso de él, en las prevenciones de pertrechos y bastimentos que se proveen en las Indias, para lo cual es menester que al principio del año suplan de su caudal [los asentistas de la avería] más de 250.000 ducados, trayéndolos anticipados de un año a otro. Y cuando esta avería no se arrendaba, sino que la administraba la Casa de la Contratación, solía tomar a daño estar cantidad a 10 por ciento, o como se hallaba. De que resultó venir a tanto empeño que de todo punto faltó el crédito, y si no se arrendara no se pudieran proseguir los despachos.[157]

Naturalmente, los asientos no eran una solución que por ensalmo desvaneciese todos los escollos que entorpecían los aprestos, particularmente a partir de los años veinte. Todavía en 1626 la Junta de Guerra de Indias recordaba a Felipe IV que cualquier reformulación en los ritmos de la Armada de la Guarda y/o un reforzamiento de galeones añadidos de la Armada del Mar Océano –con los costes de más que entrañaban– habría de ser desembolsado por la Real Hacienda. En otoño de 1626 se pronosticaba que, para burlar a los holandeses, la Armada de la Guarda tendría que zarpar tres meses antes, lo que prorrogaría el viaje del contingente, porque era hartamente improbable que se anticipase la bajada de la plata desde el Perú a Panamá. Ahí la rigidez de los asientos y de la propia Carrera de Indias se daba de bruces con el incremento de la presión bélica, luego de que el contrato con los asentistas les obligase a financiar ocho o nueve meses de ida, estada y vuelta, no más. La Junta avisaba que este mero contratiempo repercutiría el sobrecoste en de 80.000 a 100.000 ducados. Y las malas noticias para el Rey Católico no quedaban ahí. La Junta de Guerra de Indias precisaba que la inseguridad marítima había obligado a prevenir que los ocho galeones y tres pataches de la Armada de la Avería se reforzasen con cuatro galeones del Mar Océano, aprestados por los nuevos asentistas «porque no cabe tanto gasto en lo que vale el dicho derecho de la avería», pero, en última instancia, pagados por la Real Hacienda, a razón de 250.000 ducados los diez meses.[158]

Aún en 1631, cuando los efectos de la inversión en el aparato militar, la subida del porcentaje de avería, la fiscalidad extraordinaria y el infrarregistro disuadían al Comercio de volver a la espiral de asientos, la Junta de Guerra de Indias reprobaba cualquier tentación de tornar a la administración directa, «por cuenta de V.M. parece imposible respecto al estado de su Real Hacienda y del que tiene este Consejo [de Indias] y las arcas de la Casa de la Contratación de Sevilla, de donde se solía valer para semejantes ocasiones».[159] Una evidencia de los desórdenes que planteaba la inexistencia de asientos de avería se la toparon en enero de 1638 el conde de Castrillo,

[157] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 1 de octubre de 1626, AGI, Indiferente General, 1870.

[158] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 1 de octubre de 1626, AGI, Indiferente General, 1870.

[159] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 27 de mayo de 1631, AGI, Indiferente General, 1871.

el Consejo de Indias en pleno, el licenciado Bartolomé Morquecho, la Casa de la Contratación y un sobrepasado Felipe IV, que exclamaría, «yo os he respondido que os hagáis de cuantos medios tuviereis para hacer dinero, porque yo no lo tengo, pena de perder mi Corona».[160] La salida de las armadas pendía del alambre y desde Madrid se ingeniaron soluciones imaginativas. Se creía, erróneamente, que se podrían introducir en la bolsa de la avería 140.000 ducados sobrantes de los 800.000 pesos que Morquecho había conseguido allegar del donativo del Consulado situado sobre el derecho de Infantes, una donación de Jerez de la Frontera y un par de rentas aduaneras de El Puerto de Santa María, Cádiz y Sanlúcar (Díaz Blanco, 2009: 69-86), amén del derecho del uno por ciento. Sin embargo, las noticias recibidas desde Sevilla no eran alentadoras, no quedaba nada en las arcas y, para empeorar el panorama, el conde de Castrillo no consiguió doblegar el parecer de grandes financieros como Juan Lucas Palavesín y el marqués de Monesterio para facilitar crédito. Los 60.000 ducados que importaba el derecho del uno por ciento, la venta por 20.000 ducados de los maestrajes de plata (Gil Martínez, 2016: 243-264) y unos exiguos 22.000 ducados en vellón que sobraban de la *tournée* por Andalucía de Morquecho el año anterior no daban para cubrir los 346.000 ducados de rigor con que empezar a hablar de la Armada de la Guarda.[161]

POTENCIAL MILITAR Y ASIENTOS DE LA AVERÍA

Antes de analizar las auténticas dimensiones del dispositivo militar de la Carrera de Indias en el XVII, es conveniente releer los capítulos de los asientos de la avería contraídos entre 1591 y 1642 (Tabla 8). Dichos asientos fueron la fuente esencial en que se apoyaron varios investigadores para sustentar una tesis: los contratos sinalagmáticos entre la Corona y el Consulado de Cargadores a Indias erosionaron el potencial militar transatlántico (Céspedes del Castillo, 1945: 79-87; Serrano Mangas, 1989: 290-298). Pero esta valoración es incongruente con la fundación misma de la Armada de la Guarda, la más perfecta y moderna formación naval que hasta la fecha había convoyado las flotas de Nueva España y Tierra Firme. Y el primer contingente cuyo genuino propósito era proteger no solamente los metales preciosos del rey, sino las remesas y cargazones del comercio bajoandaluz.[162] Una armada cuya navegación fue posible merced al pacto entre el Comercio y Felipe II. Y una fuerza que ponía en la mar 5.000 toneladas, diez galeones, dos pataches y cuatro lanchas, con una tripulación de 3.000 individuos, 1.300 gente de guerra y 1.700 de mar.[163] Los peligros ocasionados por el conflicto mantenido contra las Provincias Unidas, la Inglaterra isabelina y la Francia de Enrique IV contribuyeron a que el Consulado de Cargadores

[160] Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 14 de enero de 1638, AGI, Indiferente General, 760.

[161] Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 14 de enero de 1638, AGI, Indiferente General, 760.

[162] «Copia de carta que Juan de Ibarra escribió a la Audiencia de Panamá en 15 de marzo de 1590», AGS, Guerra Antigua, 283, fol. 226.

[163] «Relación de las cosas que Su Magestad ha de ser servido de mandar conceder a la Universidad y Consulado de Sevilla para que tenga efecto el hacerse la Armada de diez galeones […]», Sevilla, 18 de marzo de 1590, AGS, Guerra Antigua, 283, 231r.

a Indias se aviniese a rubricar un asiento, entre 1598 y 1601, que prorrogaba las cláusulas referentes al músculo defensivo del contrato anterior (Pajuelo Moreno, 2021: 73-74). No fue con un asiento consular, sino el contraído con Juan Núñez Correa, cuando los requisitos defensivos comenzaron a reducirse, eso sí, muy ligeramente y con el beneplácito de Felipe III. El hombre de negocios luso se impuso costear una Armada de la Guarda de diez galeones de un tonelaje ligeramente inferior al de sus rivales sevillanos: una capitana de 600 toneladas, una almiranta de 500, y el resto de aproximadamente 400; un aforo total de 4.300 toneladas. Con el asiento de Núñez Correa se inauguró una tendencia en la morfología de las tripulaciones que se repetiría asiduamente en la Carrera, oficial o extraoficialmente, en subsiguientes décadas. El compromiso avalaba que la infantería aventajase en número a la marinería, 1.270 infantes del Tercio de la Armada de la Guarda por 730 marineros (Pajuelo Moreno, 2021: 395). El descenso del tonelaje de los galeones tuvo su correlato en la cuantía de embarcados, 2.000 hombres. La rebaja con respecto al acuerdo vigente entre 1591 y 1601 es de aproximadamente un tercio de los efectivos. La interrupción del asiento de Núñez Correa, dinamitado tanto por la animadversión del Comercio hispalense como por los naufragios de 1605, fue interpretada como un hito en el tamaño del dispositivo militar. Para Serrano Mangas, el Consulado albergaba un programa de reducción de efectivos que se yuxtaponía con un recrudecimiento del contrabando, «con la caída en desgracia del lisboeta, prevaleció la política de la Avería propugnada por los comerciantes de Sevilla, que tomaron los contratos para su gestión, estando inclinados a sacrificar la defensa y protección de la Carrera con tal de aumentar sus cargazones» (Serrano Mangas, 1989: 292).

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)

Asentista	*Periodo*	*Navíos*	*Tonelaje*	*Infantería*	*Gente de mar*
Consulado	1591-1598	10 galeones 2 pataches 4 lanchas	5.000	1.300	1.700
Consulado	1598-1601	10 galeones 2 pataches 4 lanchas	5.000	1.300	1.700
Juan Núñez Correa	1604-1606	10 galeones	4.300	1.270	730
Consulado	1608-1613	8-10 galeones 4 pataches	5.200	900	1.600
Personas del Comercio	1618-1620	6 galeones 3 pataches	2.900	750	750
Personas del Consulado y del Comercio de Cádiz	1621-1626	8 galeones 3 pataches	4.200	900	1.100

Asentista	*Periodo*	*Navíos*	*Tonelaje*	*Infantería*	*Gente de mar*
Consulado	1627-1631	8 galeones 3 pataches	-	900	1.100
Consulado	1634-1636	12 galeones 2 pataches	6.450	1.500	1.500
Consulado	1640-1642	14 galeones 5 pataches	7.400	1.500	1.500

Fuente: Elaboración propia a partir de AGS, Guerra Antigua, 283. AGI, Contratación, 4989B. AGI, Indiferente General, 2498, L. 12. AGI, Indiferente General, 2499, L. 14. AGI, Indiferente General, 2501, L. 18. Pajuelo Moreno, 2021: 66, 73-74 y 391-408.

Estas valoraciones no andan del todo desencaminadas y en los años venideros el dispositivo militar vería un recorte de efectivos sin precedentes desde 1591. Sea como fuere, la lectura de esta readecuación de medios y personal demanda un análisis más profundo. Del reexamen del asiento de 1608-1613 se infiere que el Consulado estaba dispuesto a componer una armada de entre ocho y diez galeones y un límite de cuatro pataches, la cual no excedería el porte de las 5.200 toneladas. En la agenda del Comercio, no es desaventurado presuponer que, como finalmente aconteció, 200 toneladas de cada unidad se cargasen con permisiones, pero sobre el papel el tonelaje no decreció en comparación con el asiento de Núñez Correa. Ni la tripulación, ya que el recorte experimentado por el Tercio de Galeones y las compañías de las flotas, 900 hombres, fue compensado por la intención de levantar 1.600 marineros. De las líneas del asiento se entrevé que Consulado y Corona hacían gala de un escaso entusiasmo por igualar el poderío militar de días pasados, las 5.200 toneladas y los diez galeones eran una declaración de máximos a expensas de la hoja de ruta marcada por la diplomacia europea. La Monarquía se plegó, como no lo haría bajo la batuta del Olivares, a «si conforme a las ocurrencias conviniere añadir fuerza a esta Armada [de la Guarda], no haya de ser ni sea por cuenta de la avería sino de S.M.».[164] Una apostilla que el Consejo de Indias transigió sabiendo que, reestablecida la paz con ingleses por obra del tratado de Londres de 1604, y meses atrás rubricada la tregua con los rebeldes de los Países Bajos, pocas inquietudes en el horizonte podían alterar la singladura de las flotas. En realidad, habría un gran trecho entre lo conferido en las negociaciones de 1608 y la Armada de la Guarda real.

Para entender este giro en la política militar en la Carrera de Indias sería necesario diseccionar la postura naval del Consejo de Guerra en el reinado de Felipe II pero, por el momento, baste con retomar una perspectiva de larga duración. Las armadas del último tercio del XVI poseyeron por lo general un escaso número de unidades: hacia 1571, Esteban de Alas mandó seis galeones; por 1574, el contingente llegó a las cuatro unidades (Pajuelo Moreno, 2021: 57); en 1580, la armada de Diego Flores de Valdés estuvo compuesta por una galeaza y tres fragatas (Pajuelo Moreno, 2021: 61);

[164] «Copias del asiento que S.M. y señores de su Real Consejo de Indias han tomado con el prior y cónsules de la Universidad de los Mercaderes de Sevilla sobre la fundación del Armada del Havería y otros efectos de su real servicio, y asimismo de las cédulas que ha proveído en razón de la administración que ha de hacer la Junta de la Avería», Madrid, 4 de noviembre de 1608, AGI, Contratación, 4989B.

y en 1590, resintiéndose la Carrera todavía de las bajas sufridas por la Gran Armada, con ingenio se sacaron adelante algunas galizabras y naos de guerra[165] con 1.038 tripulantes.[166] Los miembros del Consejo de Indias y la Junta de Guerra de Indias, los jueces oficiales de la Casa de la Contratación, y los priores y cónsules que regirían los parámetros del aparato militar entre 1608 y 1613 –supervivientes de la generación del monarca difunto– habrían observado el esfuerzo de la década y media anterior como inusitado, espoleado por una guerra total que casi obstruyó la contratación, pero pasajero y reversible. El adelgazamiento militar fue apadrinado por reseñables personalidades del Consulado, de la talla de Pedro de Avendaño Villela, arbitrista además de comerciante; el cónsul Francisco de Mandojana;[167] o el duque de Medina Sidonia (Hernández Rodríguez, 2021a: 209-224).

El programa de ahorro era mucho más elaborado intelectualmente como para resumirse en el axioma «pagar menos y contrabandear más», como devela la transversalidad de sus partidarios y la acogida que le dispensó la Monarquía. El Consulado deseaba una bolsa de la avería menos supeditada a las prácticas clientelares estimuladas por la Corona. Rogaba, entre otros arbitrios, que la plana de contadores de la avería de redujese de seis a tres; que se reformase la persona del comisario de conducta del Tercio de Galeones, su alguacil y escribano; toda la orgánica de ministros de la Artillería (veedor, contador, mayordomo, capitanes, etc.); y que se fundiesen los oficios de veedor y contador de la Armada de la Guarda en un único sujeto.[168] Muchas de estas peticiones del Consulado –aparte de las dimanadas de una aristocracia territorial preocupada por el volumen de levas y el coste socioeconómico de los alojamientos enunciadas por Medina Sidonia– contaron con la anuencia de los servidores del rey (Hernández Rodríguez, 2021: 209-224). Fueron atendidas respetuosamente en la Junta de la Avería, un sínodo y un espacio de debate en el que encontraban su lugar las distintas sensibilidades que concitaba el asiento de 1608-1613: los jueces oficiales de la Casa de la Contratación, prior y cónsules, los militares, y las misivas del capitán general del Mar Océano y Costas de Andalucía (Díaz Blanco y Hernández Rodríguez, 2021: 23-45). La Junta de la Avería, tan abigarrada en su estructura, fue creada para administrar un derecho a la par que una bolsa fiscal cuya situación era complicada, maltrecha por el frágil equilibrio por el que transitaba el comercio transatlántico (Díaz Blanco, 2012: 289),

> Como Vuestra Señoría mejor sabe, no podemos negar que el mejor gobierno de cualquier Monarquía, república y empresa sea el singular, el independiente y que pueda tener

[165] Carta de los jueces oficiales de la Casa de la Contratación a Felipe II, Sevilla, 16 de abril de 1590, AGS, Guerra Antigua, 283, fol. 250.

[166] Carta de Francisco Duarte a Felipe II, Cádiz, 30 de abril de 1590. «Relación de la gente de mar y guerra, artillería, armas y municiones, pertrechos y otras cosas que se han proveído y van en las naos que por mandado de S.M. lleva a su cargo el general Juan de Orve a la provincia de Tierra Firme, y en las dos galizabras de Ambrosio Spínola, así para su provisión y servicio por cuenta del avería […]», AGS, Guerra Antigua, 283, fol. 208.

[167] «Acuerdo sobre la proposición del señor Francisco de Mandojana, cónsul, acerca de los salarios de la avería y, en particular, del veedor de la Artillería, que se ha aumentado», Sevilla, 23 de agosto de 1611, AGI, Contratación, 4989B.

[168] «Memoria de los oficios que el Consulado suplica a S.M. se sirva de reformar por no ser necesarios en las armadas y flotas de la avería», s.f., AGI, Indiferente General, 1133.

> propia resolución. Y cuando esto se ignora, por los comisarios que fuimos a Madrid a tratar de este nuevo asiento del avería, lo tienen bien sabido aquellos señores del Real Consejo de Indias, por sus grandes letras y experiencia. Y conferido así en que el negocio de que trataba era de dar salud a un enfermo desahuciado, y por mejor decir, resucitar a un muerto, pareció conveniente dar a esta Junta la administración del Avería. Pidiéndoles que todos, con un mismo celo, procuraríamos los medios necesarios en orden a su desempeño y mayor aprovechamiento […].[169]

Si se atiende a lo expuesto, queda claro que la política militar no contravino los deseos de la Monarquía –porque no era ajena a lo que se estaba produciendo en otros escenarios, desde el ejército de Flandes (Parker, 2003 [1972]: 310) a la Armada del Mar Océano– y contaba con las simpatías de las oligarquías municipales andaluzas y de algunos de los más relevantes magnates territoriales (Hernández Rodríguez, 2021: 209-224). La nueva cultura política mostraba más preferencia por el diálogo y el consenso que por el autoritarismo ciego (Díaz Blanco, 2012: 118). La presión de la Junta de la Avería obtendría frutos. Si en 1603, el Tercio de la Armada de la Guarda se acercaba a los 1.400 hombres,[170] para 1613 con suerte las compañías ascendían a los 600.[171]

Corona y Comercio –teniendo en cuenta que en el transcurrir de la segunda década del XVII los escasos galeones enviados en las armadas y la más bien exigua infantería embarcada habían sido suficientes para garantizar los periplos por un océano en relativa calma– persistieron en el rebajamiento de recursos. El asiento contraído en 1618 con varios de los componentes más encumbrados del Consulado dictaba que estos se ocuparían de la gestión de los aprestos hasta diciembre de 1620. Los prohombres hispalenses se obligaban por tres años a despachar la Armada de la Guarda, las capitanas y almirantas de la flota de Nueva España, los pataches y las capitanas y almirantas de las naos de Honduras. Como venía sucediendo, la Armada de la Guarda seguiría siendo la clave de bóveda de la protección transatlántica: la capitana tendría 600 toneladas, la almiranta en torno a las 500, los otros cuatro galeones unas 450 toneladas, auxiliados por tres pataches. Excluyéndose las embarcaciones de apoyo, el contingente no superaría las 2.900 toneladas y dos de sus bajeles de mayor porte servirían de capitana y almiranta de la flota de Tierra Firme. Con una tripulación de 1.500 personas, incluyéndose la alta oficialidad, el Tercio de Galeones se contrajo hasta los 750 infantes. La armada de la flota de Nueva España se constituiría de dos galeones de guerra y un patache, y las dos naos de Honduras tendrían una guarnición total de 90 soldados.[172] Como es apreciable, la reestructuración del engranaje militar estaba ejecutándose con el favor del capital comercial, con el beneplácito de

---

[169] «Proposición del señor Pedro de Avendaño de algunos puntos tocantes al beneficio y administración del avería y de esta Junta», Sevilla, 26 de octubre de 1609, AGI, Contratación, 4989B.

[170] «Relación del número de gente que se halla en las siete compañías […]», Sanlúcar, 6 de febrero de 1603, AGI, Indiferente General, 1119.

[171] «Relación de los oficiales y soldados que hay en las siete compañías del Tercio […]», Sanlúcar, 1 de marzo de 1613, AGI, Indiferente General, 1131.

[172] «Asiento y capitulación que, por mandado de S.M., se ha tomado con diversas personas interesadas en el comercio de las Indias, sobre la cobranza, y administración, del derecho del avería por tres años, que comienzan a correr desde principio de este 1618», Sevilla, 3 de marzo de 1618, AGI, Indiferente General, 2498, L. 12.

la Monarquía, y en una coyuntura en que la modulación del esfuerzo armamentístico había de armonizarse con unos intercambios comerciales en vías de reconfiguración.

El sistema de asientos estaba en auge, como se desprende de las jugosas ganancias de los asentistas en este periodo (Serrano Mangas, 1989: 293). Este ciclo espléndido se alargaría con el asiento de 1621-1626, aunque la desenvoltura de la administración no fue tan brillante como en el anterior. Los arrendadores tuvieron que echar mano de las arcas de depósitos y de difuntos, y acudir a empréstitos con los que resolver las esporádicas dificultades del arca (Serrano Mangas, 1989: 294). La renovación del enfrentamiento entre la Monarquía Católica y las Provincias Unidas y la entrada de los Austrias madrileños en la guerra de los Treinta Años motivó que los cargadores a Indias hubieran de sufragar, de un lado, el rearme naval que les atañía; de otro, los intereses de la Casa de Austria en Centroeuropa (Díaz Blanco, 2012). Desde el secuestro del octavo de la plata de 1620 (Díaz Blanco y Hernández Rodríguez, 2020: 27-74), enraizó en la Carrera de Indias una cultura política en la que el diálogo y la negociación se postergaron en aras de las coordenadas reputacionales del *olivarismo*, caracterizadas por el autoritarismo y la supeditación del comercio al imperialismo español (Domínguez Ortiz, 1983: 49). Ese espíritu de ordeno y mando se patentizó en la fiscalidad extraordinaria, o sea, todo un elenco de procedimientos parafiscales (préstamos y donaciones efectuados bajo coacción, secuestros de plata intercambiados por vellón, indultos, resellos de moneda, etc.) implementados por la Monarquía a fin de proveerse de recursos económicos adicionales. Esta fiscalidad extraordinaria, impuesta coercitivamente y desde posiciones de poder completamente asimétricas, potenció las viejas contradicciones del régimen de monopolio compartido: la desconfianza entre las instituciones regias y el Comercio, el infrarregistro, el contrabando y el fraude (Díaz Blanco, 2012). La redoblada fiscalidad carcomió no solamente la base impositiva de la Real Hacienda, sino que, por extensión, minó los ingresos en concepto de avería. En síntesis, el aumento del esfuerzo militar –en la Carrera de Indias y fuera de ella– terminaría por trastornar hasta su ruina los asientos de avería, el derecho mismo y, por ende, el registro de metales preciosos y mercaderías en que residía parte de la fortaleza de la Monarquía.

El asiento de 1621-1626 fue un anticipo de lo que estaba por aguardar. El contrato se prolongaría por seis años, comprometiéndose el Consulado de Sevilla y un conjunto de distinguidos mercaderes gaditanos a aprestar la Armada de la Guarda, la capitana y almiranta de Nueva España, y las dos naos de armada de Honduras. Algunos capítulos del asiento eran muy semejantes al de 1618-1620. Dos de los galeones de la Armada de la Guarda y uno de sus pataches se desempañarían como capitana, almiranta y navío auxiliar de la flota de Tierra Firme. Capitana y almiranta de Nueva España, sendos galeones de guerra, tendrían cada uno de a quinientas a seiscientas toneladas, yendo en su conserva dos pataches. Las naos de Honduras continuaron presentando una pobre guarnición compartida de un centenar de soldados. Hasta aquí todo rastro de similitud. La conclusión de la *Pax Hispanica* en 1620 trajo aparejada la recuperación de un número de unidades y tripulación parecidos a los que, en teoría, había tenido la Armada de la Guarda original. La capitana y la almiranta sumarían unas 1.200 toneladas, y los cinco galeones restantes no bajarían de las 500. Además, cada uno de los tres pataches movería 60 toneladas, lo que significaba

restaurar un continente cercano a las 5.000 toneladas de su fundación, con 4.200. El personal, conteniéndose los pataches, volvía a las 2.000 almas del asiento de Núñez Correa, ascendiendo el Tercio de la Armada de la Guarda a los 900 infantes.[173] El manejo del asiento preludiaría no sólo la escalada bélica, sino también, al concursar en él los capitalistas gaditanos (Serrano Mangas, 1989: 294), la penetración de estos hombres de negocios en el negocio militar de la Carrera.

El asiento pactado en 1627 extendía lo capitulado en materia militar en 1620 por seis años, hasta 1633. Desgraciadamente para el comercio bajoandaluz y la Corona, la audacia de la Compañía Neerlandesa de las Indias Occidentales (WIC) en el Atlántico modificó los presupuestos que habían vertebrado el sistema de asientos formalizado en 1591. La toma de una de las naos de Honduras en 1627 y la vergonzosa rendición de la capitana y almiranta de Nueva España un año más tarde frente a Matanzas confirmó lo que militares como Tomás de Larraspuru habían augurado tras la ruptura de la tregua.[174] El poder naval transatlántico hispano, ensimismado a consecuencia de la paz, había subestimado los progresos holandeses. Urgía un reforzamiento de las armadas, que permitiese a los generales y almirantes de la Carrera entablar combate en iguales términos. Máxime, cuando los recientes eventos estaban marchitando uno de los valores intangibles que cimentaban el tráfico comercial, la confianza. Si los mercaderes dejaban de cargar y registrar sus cargazones, no habría avería y, por consiguiente, tampoco armadas que despachar. El pulso de La Haya al eje Madrid-Sevilla era de más amplio calado de lo que pudiera parecer. Lo que se dirimía rebasaba con creces la lucha por la pervivencia de las rutas comerciales o la posesión de algunas islas de Barlovento. De hecho, se trataba de un hito más en la guerra económica que contendían ambas potencias atlánticas desde fines del XVI. Las Provincias Unidas serían las pioneras en sacar a la luz los defectos estructurales de la Carrera y probar la resistencia –y consistencia– del crédito español. La pregunta era, ¿podría costear el Consulado sostenidamente un gasto militar al alza sin ver sepultada la rentabilidad de la empresa comercial? El dilema era incómodo. El reguero de pérdidas acumulado desde 1627; los reajustes en los tipos de avería, muy por encima del 6% marcado en el asiento; y la fiscalidad extraordinaria entre 1629 y 1630 (Díaz Blanco, 2012: 125-132) lastraron la actividad comercial hasta convencer a los administradores del asiento de que lo más prudente era declararse en quiebra y suspender pagos en 1631 (Serrano Mangas, 1989: 294-295). El empuje holandés y la subsecuente respuesta española habían, por vez primera, acabado con el ininterrumpido arrendamiento de la avería por trece años.

Por lo pronto –y sin analizar las dimensiones reales del aparato militar fuera de los asientos– la conflagración atlántica conllevó modificaciones que encarecieron el presupuesto de defensa. A partir de 1631 y, hasta, al menos, 1636, la Armada de la

[173] «Asiento y capitulación que los señores presidente y del Consejo Real de las Indias tomaron con los vecinos de la ciudad de Cádiz y Universidad de los Mareantes de Sevilla sobre la cobranza, y administración del derecho de la avería, y despacho de las armadas y flotas de las Indias, por tiempo de seis años, que comienzan a correr desde principio del de 1621», Madrid, 1 de octubre de 1620, AGI, Indiferente General, 2498, L. 12.

[174] Carta de Tomás de Larraspuru a Pedro de Ledesma, Sevilla, 24 de noviembre de 1621, AGI, Indiferente General, 1142.

Guarda emprendía, con ánimo de evitar males mayores, el viaje de ida junto con la flota de Nueva España, sumándosele sus dos galeones de guerra. Estos contingentes, por mor de la seguridad, habitualmente invernaban en Indias, lo que hinchaba los acostumbrados costes. La Armada de la Guarda, ya no fácilmente distinguible de la capitana y almiranta de Nueva España, pasó a realizar ciclos de navegación bianuales. Felipe IV requería que la Carrera y su riada de metales preciosos no se ocluyese, luego, el ritmo de viajes y tornaviajes no había de parar. Mientras una armada retornaba a España, otra, con tripulaciones, pertrechos, bastimentos y naves distintas se disponía a zarpar (Rahn Phillips, 1991: 166-167). Los aspirantes a contraer asientos estaban perfectamente al corriente del estado de cosas.

En virtud del contrato de 1634-1636, el Consulado convendría con la Corona reforzar el comercio indiano como nunca. Por tres años, la Armada de la Guarda se compondría de doce galeones, dos pataches y, de haber fondos, un número variable de tartanas. La capitana y almiranta alcanzarían las 1.200 toneladas, y los diez galeones convencionales llegarían a las 5.000. Los dos pataches, el de Galeones y el de la Margarita, tendrían un aforo de 150 y 100 toneladas respectivamente. Una armada que desplazaría hasta 6.450 toneladas. El acuerdo de 1634 recuperaba una tripulación numéricamente a altura de principios del XVII, 1.500 infantes para el Tercio de Galeones y un idéntico marinaje. Este soporte militar refrendaba algo de los mandamientos enunciados desde Madrid y que, hasta la fecha, se habían aplicado improvisadamente y sin solución de continuidad. En 1632, Felipe IV y el conde-duque idearon utilizar treinta galeones para proteger a la flota de Nueva España, succionando 174.000 ducados de la avería y elevando el tipo del derecho del 6 al 10%. La Junta de Guerra de Indias y el Consejo de Indias replicaron que ni tal alzamiento fiscal bastaría para sufragar tamaña muestra de poder ni técnicamente era viable (Díaz Blanco, 2012: 136-137; Amadori, 2013: 419-420. Las pretensiones de Olivares no fueron frontalmente desoídas por el Consejo de Indias, el cual intercedió para que parte del proyecto fuera asumido por los asentistas. Cuatro de los doce galeones irían en conserva de la capitana y almiranta de Nueva España. Pero quizás, lo más relevante del asiento resida en que Comercio y Monarquía aceptaban como un mal infranqueable que de incrementarse el riesgo, los refuerzos se pagasen a costa del capital bajoandaluz. Entre los capítulos que cargaban íntegramente la cuenta de los refuerzos al monarca insertos en los asientos de inicios de la centuria y el de 1634 mediaba un contexto internacional dispar, dos concepciones del poder antagónicas y la continuada degeneración de la contratación:

> […] que sean [los galeones] de la bondad, fábrica y fortaleza que para seguridad del tesoro es necesario y se hubieren de tomar de mayor porte, es condición, que si por esta causa, o por otros accidentes que sucedan, o pueden suceder, S.M. mandare acrecentar más gente de mar y guerra, y artilleros de las dichas tres mil plazas, así en España como en las Indias, la tal gente acrecentada con los sueldos, bastimentos, armas y municiones, y todo lo demás necesario para el tal acrecentamiento, se ha de repartir por avería gruesa, como no sea de ciento y cincuenta personas, ha de ser por cuenta de la administración

> [de la avería], y las demás que se acrecentaren a este número, se han de repartir entre todo el tesoro por avería gruesa.[175]

La gestión de la avería por asiento intentaría extenderse hasta los años cuarenta. En el invierno de 1640, Consulado y Corona decidieron extender entre 1640 y 1646 las capitulaciones del concierto de 1634-1636. El aparato militar no difería absolutamente en nada y las 7.400 toneladas se debían a la inclusión en el tonelaje total de la Armada de la Guarda de la capitana y almiranta de Nueva España, las cuales rondarían las 1.200 unidades de aforo. La indistinción entre la Armada, la flota de Tierra Firme y su correspondiente capitana y almiranta –definitivamente eliminadas en 1647–[176] y la capitana y almiranta de Nueva España responden tanto a la síntesis de los acuerdos contractuales como a las prevenciones que se guardaban en la navegación. Armada y flotas navegaban juntas, concentrándose las capitanas y almirantas y resto de galeones en una única armada. Por añadido, se remarcaba que los doce galeones de la Armada de la Guarda serían flanqueados por tres pataches, sin contar los otros dos de Nueva España.[177] Para decepción del Consejo de Indias y de Felipe IV, el asiento de 1640 –cuya negociación había resultado tan difícil de zanjar– concluiría prematuramente en 1642. Sin haberse cumplido los dos años desde su rúbrica, hacia noviembre de 1641 los administradores carecían del caudal con el que enfrentar los despachos (Serrano Mangas, 1989: 297).

El modelo de asientos, más o menos atropelladamente, había logrado desenvolverse siempre y cuando el registro, es decir, el sostén financiero que animaba a los asentistas a arrendar la avería, permaneciera estable y deparase márgenes de beneficio lucrativos. Durante los años veinte y treinta, los asientos hubieron de alimentarse de unas sólidas partidas de particulares que oscilaban en torno al 74,9% de las remesas, contraparte del 25,1% procedente de los ingresos de la Real Hacienda en Indias. Un año después de la suspensión del último asiento, en 1643, el registro de particulares fue inferior al monto de las bolsas fiscales en que se dividían las remesas de carácter «público» (Álvarez Nogal, 1997: 30). Dinámica que no cesaría en lustros posteriores, modelando el categórico rechazo del Consulado a reaceptar el arrendamiento del derecho y trasvasando del capital privado al erario real el grueso de la base imponible que se descontaba en concepto de avería. Felipe IV y sus rentas en Indias –exceptuándose la bolsa fiscal asociada a un tipo exento, el de Cruzada– (Serrano Mangas, 1989: 305-307) pasaron a ser los mantenedores del aparato militar (Álvarez Nogal, 1997: 50).

---

[175] Capítulo 10, en «Asiento y capitulación, que los señores presidente, y del Consejo Real de las Indias, tomaron con Adriano de Legaso y Juan de la Fuente Almonte, en nombre del prior y cónsules de la Universidad de los cargadores a las Indias de la ciudad de Sevilla, sobre la cobranza y administración del derecho de la Avería, y despacho de las armadas y flotas de las Indias, por tiempo de tres años, que comenzaron a correr desde principio de este de 1634, y se cumplirán a fin del de 1636», AGI, Indiferente General, 2500, L. 16.

[176] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 9 de julio de 1647, AGI, Indiferente General, 1875.

[177] «Asiento sobre el derecho de la concesión de la avería», Madrid, 28 de enero de 1640, AGI, Indiferente General, 2501, L. 18.

LA REDUCCIÓN DE EFECTIVOS DURANTE EL REINADO DE FELIPE III

El arco temporal comprendido entre 1600 y 1621 –coincidente con el reinado de Felipe III– se ajusta en apariencia a la evaluación que la historiografía ha realizado sobre los asientos de la avería. Los contratos de 1604 y 1608 fueron incumplidos reiteradamente, como poco en lo que al número de galeones para la Armada de la Guarda se refiere. El de 1618 imprimió legalidad a la despreocupada visión que de la defensa transatlántica se tenía en Madrid y Sevilla. Los dos primeros asientos de la centuria establecían una Armada de la Guarda de un mínimo de ocho galeones y un máximo de diez, pero, como se puede apreciar en el Gráfico 2, estas capitulaciones fueron vulneradas. La indefensión transatlántica, pues, habría de ser imputada al capital entre bastidores que surtía de los recursos con los que despachar las armadas y subcontratar la avería. El escenario, sin embargo, abunda en matices. Entre 1601-1604, 1606-1608, y 1613-1618, el manejo de la avería y su escrutinio estuvo enteramente a cargo de la Casa de la Contratación. Los criterios en cuanto al tamaño del aparato militar insertos en los asientos –remarcados por la línea roja de unidades y tamaño teórico en las Gráficos 2 y 3–, y que dotan de unas cifras aproximativas para justipreciar los medios durante la administración directa, ni de lejos se respetaron. El Gráfico 2 refleja que –sin importar que corriese por cuenta de la Casa de la Contratación el derecho de la avería y el apresto de las armadas, ni estando en vigor los asientos–, no se tomó muy en serio la protección de las flotas por aquellas fechas. La tranquilidad de las aguas caribeñas que reportó la *Pax Hispanica* indujo a suavizar las exigencias bélicas, una apuesta que quedó avalada por la lista de incidencias experimentadas por veinte años. Las pérdidas más ostensibles soportadas por el Comercio fueron causadas por accidentes marítimos y no por el enemigo (Serrano Mangas, 1991; Pérez-Mallaína, 2015). La indisposición de bajeles de alto porte, la presunta indiferencia a los compromisos contraídos en los asientos, o incluso la desafección a las recomendaciones de prestigiosos militares no partió, así, de la exclusiva presión del Consulado o de un Núñez Correa.

De hecho, la poquedad de galeones que arroja el seriado entre 1600-1620 está en sintonía con la política naval apadrinada por el Consejo de Guerra a lo largo de casi todo el reinado de Felipe III. Un viraje en la consideración de lo que había de ser la talasocracia hispana que hay que achacar a los apuros hacendísticos tras el fallecimiento de Felipe II (Fortea Pérez, 1990: 132-140). Con el Rey Prudente, la consigna, tras la lenta pero inexorable traslación hacia el Atlántico de la atención de la Monarquía –culminada con la anexión de Portugal y la guerra de baja intensidad con hugonotes e ingleses– había sido la construcción de una armada oceánica. La firmeza de este programa, al que ayudó la apropiación por la Corona de los navíos de la Casa de Avís, fue acreditada tras la salida de los astilleros cantábricos entre 1589 y 1591 de los denominados «Doce Apóstoles». Estos doce galeones, propiedad del rey y con un aforo cada uno de mil toneladas, fueron el sustrato de la Armada del Mar Océano (Thompson, 1981 [1976]: 227-253; Rahn Phillips, 1991: 34-35). Esta vigorosa empresa naval no sobrevivió a su patrocinador. Felipe III y Lerma, inspirados en los principios ahorrativos que marcaban la hoja de ruta de la Junta de la Avería, dejaron que, víctima del deterioro, los galeones reales de su predecesor se inutilizasen. Si en

1598, el Consejo de Guerra aducía como ideal una Armada del Mar Océano de entre 50 y 60 buques que contuviesen 32.000 toneladas, en 1617 se conformaba con 8.000 que se tradujesen en una treintena de bajeles. La armada atlántica, en realidad, sobre el papel presentaba un estado menos alarmante que en los muelles. Su tripulación, con suerte, superaba las 3.000 almas y su asignación no rebasaba los 300.000 ducados que la Casa de la Contratación o los asentistas acostumbraban a movilizar. Su aspecto era miserable en 1616, compuesta por ocho galeones, cinco naos, dos carabelas, un patache y una saetía (Thompson, 1981 [1976]: 242). Desde las respectivas obras de Juan Escalante de Mendoza y Tomé Cano, se han argumentado muchas causas, algunas de ellas concomitantes, para el supuesto declive naval español: requisa de bajeles por parte de la Monarquía; limitados estímulos a la fabricación de naves de alto porte, incluso en la Carrera de Indias, donde la navegación en convoy desincentivaba la industria (Bernal, 2005: 378-379); lejanía de la Península de numerosos recursos naturales ineludibles para la construcción naval y, a tenor de ello, reducida competitividad de los armadores de la cornisa cantábrica; atraso tecnológico, etc (Rahn Phillips, 1991: 45-49).

Independientemente de la mayor o menor trascendencia de estas dificultades estructurales, la decisión política influyó sobremanera en el descenso de la producción, tanto por administración directa como en régimen de asiento. Con Felipe II, la casi totalidad de los navíos de las armadas de la Carrera pertenecían a la Corona, habían sido financiados por la Real Hacienda y (Pajuelo Moreno, 2021: 122) todos los pormenores de su factura fueron supervisados por ministros de la Monarquía (Thompson, 1981 [1976]: 235). En esta línea, los galeones de la malhadada Armada de la Guarda de 1605 eran de Felipe III, aunque es revelador que la botadura de todos excepto uno se remontase al frenesí constructor de su progenitor (Pajuelo Moreno, 2021: 139). La oferta de navíos no pareció resentirse instantáneamente por el naufragio de cuatro de los galeones –que serían cinco con el hundimiento en el mismo viaje de otro en un combate anterior– en 1605, pero el escaso brío de la Corona como fabricante y contratista sí repercutió en el «parque» de unidades de años posteriores. El repliegue parcial de la Monarquía como dueña de los galeones de la plata[178] –una reformulación de la dimensión naval que perviviría durante el resto del XVII– sería compensado por la entrada en el negocio de contratistas privados (Hernández Rodríguez, 2023b: 141-174). En diciembre de 1607, el presidente de la Casa de la Contratación, Francisco Duarte, reconocía que la carestía de naves le llevaba a asentar el alquiler de tres galeones de particulares, todos ellos propiedad de cargadores a Indias.[179] En una coyuntura en que la Monarquía había antepuesto la salvación de la Real Hacienda a la reputación, los asientos de 1607 devinieron en una práctica estandarizada y vital, repitiendo la fórmula. A finales de 1613, Francisco Duarte disponía el arrendamiento de los cinco galeones que atravesarían el Atlántico en unos meses, lo que le obligó a conceder jugosas contrapartidas a unos propietarios, maestres de navío y cargadores, próximos

[178] «Cuenta del pagador Simón de Gaviola de lo procedido y pagado de la venta de los galeones de S.M. que sirvieron en la Real Armada de la Guarda de las Indias desde 1 de febrero de 1619 hasta 24 de julio de 1637», AGI, Contratación, 3380.

[179] Testimonio del asiento tomado con Luis Ortiz, Juan Mejía y Martín Sáenz de Ubago, Sevilla, 4 de diciembre de 1607, AGI, Indiferente General, 1123.

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.

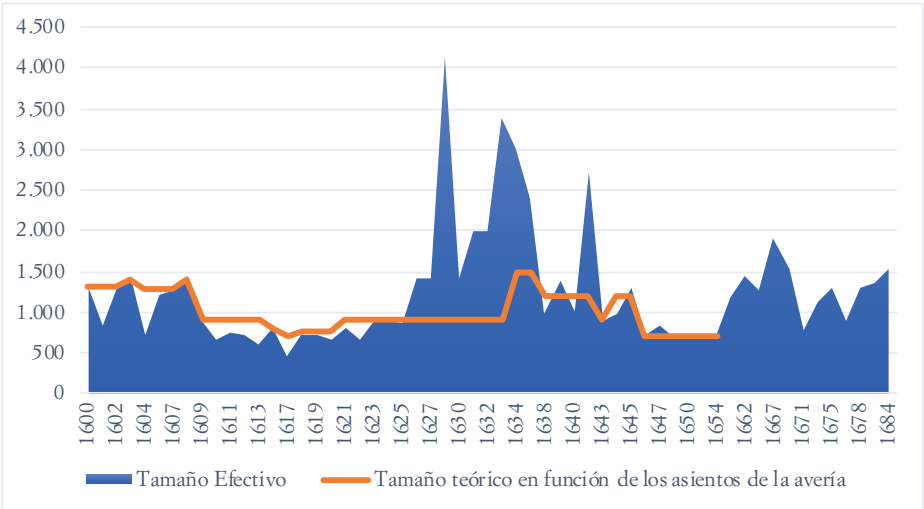
Gráfico 2
Naves de guerra de alto porte empleadas en la Carrera de Indias, con especial atención a la Armada de la Guarda y algunas formaciones accesorias (1600-1684)

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.

Gráfico 3
Infantería embarcada en la Carrera de Indias, atendiendo principalmente a la Armada de la Guarda y contingentes auxiliares (1600-1684)



Fuente: Elaboración propia con base en AGI, Indiferente General, 760-764-766-1116-1117-1118-1119- 1121-1123-1124-1125-1127-1128-1129-1131-1136-1137-1139-1141-1142-1144-1145-1148-1149-1179- 1870-1871-1872-1873-1874. 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, 1009-1261-3153.

De la observación del Gráfico 2 se deduce una abrupta y deliberada reducción de las unidades navales de elevado tonelaje, especialmente desde 1608, año en que inauguró su andadura la Junta de la Avería. En cuanto a la infantería embarcada, el Gráfico 3 desmenuza el número de hombres del Tercio de la Armada de la Guarda y contingentes auxiliares levantados exprofeso para determinados refuerzos y jornadas navales transoceánicas.[182] Pese a que de una vista superficial de los Gráficos 2 y 3 se colige la normal interdependencia entre las unidades navales y la soldadesca que –de acuerdo con el tonelaje– había que meter en las naves, esta ecuación requiere de algún apunte complementario. Hasta 1608, el Tercio de Galeones, por número de hombres, se trató de una fuerza notable, con entre 1.200 y 1.451 infantes repartidos entre siete y diez compañías. Las cifras se amoldan en general con lo capitulado en los asientos de la avería –1.270-1.300 integrantes entre plana mayor y soldadesca– lo que no es óbice para que, aprovechando la administración directa, o el déficit de marineros, se rellenase la tripulación con más soldados. Que el tamaño del Tercio de Galeones no variase en demasía hasta 1608, cuando el número de galeones no alcanzaba la decena teórica, se corresponde con la doctrina naval hispana, la cual enfatizaba

[182] Se excluyen del gráfico las compañías de las capitanas y almirantas de las flotas de Nueva España, así como la guarnición de las naos de Honduras.

en cargar de infantería los bajeles de guerra. Todo lleva a pensar que la carencia de navíos no tuvo repercusión en el Tercio de Galeones, y que los altibajos de 1601 y 1604 responden a los ritmos de las muestras. Después de todo, estos conteos o listas de integrantes de la unidad o de algunas de sus banderas elaborados por los oficiales del sueldo no son absolutamente fiables, habiendo aún espacio para enganches de última hora hasta soltar amarras. Con todo, 1608 supuso una cesura para la unidad, cuyo tamaño se adaptó al número de galeones que la Armada de la Guarda venía teniendo, posiblemente por una variopinta retahíla de causas: el consenso entre Monarquía y asentistas de que el presupuesto militar era excesivo, las presiones de Medina Sidonia y el resto de magnates andaluces soliviantados por esa fiscalidad extraordinaria que eran los alojamientos, las protestas en esa misma dirección de las Cortes de Castilla y, en fin, un reordenamiento del aparato militar más coherente con la estructura de la Armada de la Guarda (Hernández Rodríguez, 2021a: 209-224).

El Tercio de la Armada de la Guarda poseía en 1608, 1.451 infantes;[183] en 1609, 895;[184] en 1610, la muestra ofrece 660;[185] en 1611, 739;[186] para 1612, 727;[187] hacia 1613, 598.[188] El desmantelamiento de porción nada desestimable del potencial humano de las compañías tuvo el consentimiento de Medina Sidonia. En 1611, una real cédula señalada por la Junta de Guerra de Indias relataba que el capitán general del Mar Océano y Costas de Andalucía había avisado que no habría trabas para hallar voluntarios para los Galeones. Los capitanes aseguraban que tenían en los alojamientos unos cuatrocientos hombres, sin contabilizar otros doscientos a los que se había dispensado licencia para irse a sus casas. La unidad estaba integrada por ocho compañías, resolviendo Felipe III que cinco de ellas se repartiesen en los cinco galeones de la Armada de la Guarda, una se repartiese por ramos entre las naves, otra entre los pataches, y la octava protegiese la flota de Nueva España.[189] Hasta 1622, el Tercio de Galeones se compondría de siete banderas, terminando por adecuarse a los 750 hombres del asiento de 1618-1620. Las muestras no son la única evidencia del decaimiento consciente que se efectuó en pro de la avería. Luego de 1608, el Tercio de Galeones experimentó una súbita caída de efectivos que, correlativamente, causó un simultáneo ahorro en las partidas de dinero que de la bolsa de la avería se erogaban en socorros. Como se ve en el Gráfico 4, entre 1609 y 1614, el gasto en socorros durante las invernadas en la Andalucía Occidental pasó de los 7.879.296 millones de maravedís a los 3.206.744, un hundimiento de alrededor del

[183] Carta de Jerónimo de Portugal a Felipe III, Sevilla, 9 de diciembre de 1608, AGI, Indiferente General, 1124.

[184] «Relación de los oficiales y soldados que se hallaron en la muestra que últimamente he tomado a las diez compañías del Tercio de la Armada de la Guardia de las Indias», Francisco Ramírez Briceño, Utrera, 6 de enero de 1609, AGI, Indiferente General, 1125.

[185] «Relación de la infantería, gente de mar y artilleros que son menester para tripular y navegar seis navíos de porte de 450 toneladas, y de lo que importan sus sueldos y bastimentos para su provisión en ocho meses de navegación», Sanlúcar, 20 de diciembre de 1610, AGI, Indiferente General, 1126.

[186] «Relación de la infantería que hay en las ocho banderas del Tercio de la Armada de la Guardia de las Indias», 27 de febrero de 1611, AGI, Indiferente General, 1128.

[187] «Relación de la gente que se halló en las siete compañías del Tercio de la Armada [de la Guarda] en esta última muestra», s.f., AGI, Indiferente General, 1129.

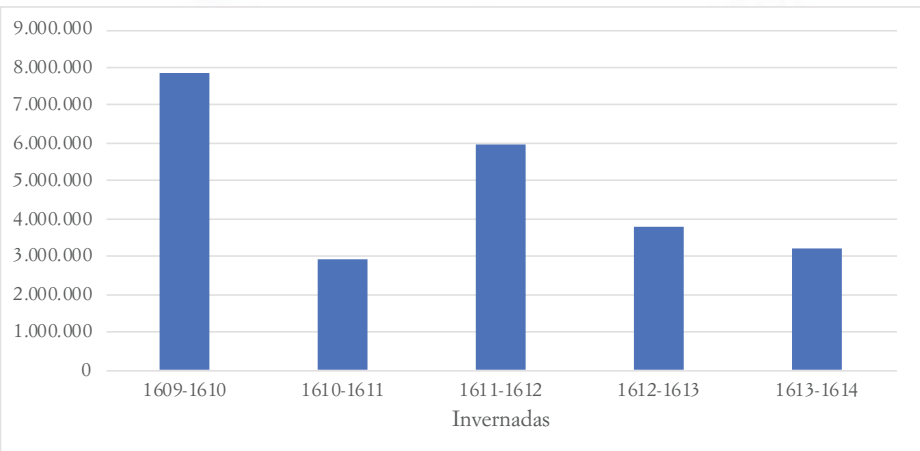
[188] «Relación de los oficiales y soldados que hay en las siete compañías del Tercio que sirve en la Armada […]», Sanlúcar, 1 de marzo de 1613, AGI, Indiferente General, 1131.

[189] Real Cédula, Madrid, 23 de febrero de 1611, AGI, Indiferente General, 2497, L. 10.

60% del presupuesto manejado por el pagador de la avería pretéritamente. Pero este espectacular ahorro no respondía tan solamente al desembarazo de más de la mitad de la plantilla, sino a la reconfiguración de los aposentamientos, que después de 1611 ya no se hacían en las ciudades, villas y pueblos de la tierra adentro sino en dos plazas, Cádiz y Gibraltar; la emisión de licencias a los soldados por la Capitanía General del Mar Océano y Costas de Andalucía para regresar a sus hogares en los meses hibernales; y el deshacimiento de la oficialidad subalterna que pagaba en tabla y mano propia a la soldadesca desplazándose por la geografía suroccidental. Este rebajamiento no generó, de inicio, dudas respecto a su idoneidad a Medina Sidonia, ni a la Casa de la Contratación, ni al Consulado, ni a Junta de la Avería, todo se hacía en beneficio del postrado y «gastado» derecho.[190] En 1613, el VII duque refería en una misiva a Felipe III las bondades de una política de recortes que su persona, constantemente en comunicación con la Junta de la Avería, estaba abanderando con entusiasmo:

> He me informado del pagador Mollinedo, y del que hace oficio de Veedor, Villanueva, de lo que se había ahorrado en los socorros que se hacían otros años en los alojamientos, y me dicen que son más de cuatro cuentos. Y como se ha escrito a V.M., con el dar licencias a los soldados luego que lleguen, y sabiendo que cuando volvieren al Armada [de la Guarda] han de ser preferidos en alistarlos, se tendrá toda la gente que se quisiera de infantería y se excusará que tiene parte los comisarios que han ido a hacerlos. Que todo lo que se pudiere excusar de estas remisiones a este género de gente que nombran los oficiales mayores estará muy bien al servicio de V.M.[191]

Gráfico 4
Maravedís de la avería gastados en socorros (1609-1614)



Fuente: elaboración propia con base en AGI, Contratación, 3346-3347-3348-3349-3351. Hernández Rodríguez, 2021: 209-224.

[190] Capítulo de carta de los jueces oficiales de la Casa de la Contratación a Medina Sidonia, Sevilla, 4 de febrero de 1611, AGI, Indiferente General, 1128.

[191] Carta de Medina Sidonia a Felipe III, Sanlúcar, 3 de marzo de 1613, AGI, Indiferente General, 1131.

EL INCREMENTO DE LOS EFECTIVOS MILITARES Y EL DIVORCIO DE INTERESES ENTRE LA MONARQUÍA Y EL COMERCIO DURANTE EL REINADO DE FELIPE IV

Pero esta pacífica armonía entre la agenda del Comercio y las miras de la Monarquía no sería eterna. En 1617, inquieta por una escena internacional encrespada –precursora de la contienda europea que se avecinaba–, la Corona puso en marcha un programa de rearme naval. Entre 1617 y 1623 desde la Corte se reconstituyó la Armada del Mar Océano bajo el impulso de una iniciativa privada preponderantemente cantábrica. Dinamizada por la bolsa del rey –cuyas consignaciones a fines de la segunda década del XVII ascendieron a los 400.000 ducados–, a la subida al trono de Felipe IV, este podía enorgullecerse de contar con veintisiete bajeles, de los que solamente cinco eran de su titularidad (Thompson, 1981 [1976]: 242-245). No es desacertado afirmar que el estímulo que inició la reconstrucción del poder naval hispano se basó en un sistema de asientos detrás del cual subyacía una comunión de intereses entre Madrid y las oligarquías norteñas. Una máxima de la que no debían apartarse Felipe IV, Olivares y sus colaboradores.

Este cambio de paradigma, empero, demoró su irrupción en el aparato militar de la Carrera de Indias. De esta manera, entre 1618 y 1626, no se produjo un crecimiento masivo en la cantidad de bajeles de alto tonelaje de la Armada de la Guarda –más allá de lo establecido merced al asiento de 1621– y, atendiendo al Gráfico 2, un respeto más pronunciado a los compromisos fijados en los contratos. Es innegable que el asiento de 1618, con su tímido requerimiento militar, era un acuerdo de mínimos, pero desde entonces la disparidad entre unidades teóricas y reales se estrechó cuando no dejó de existir. También la brecha que separaba lo concertado en cuanto a la infantería embarcada tendió a cerrarse, y eso si es que se toman al pie de la letra las muestras tomadas al Tercio de Galeones hasta 1625. La imagen que proporcionan los Gráficos 2 y 3 es la de un engranaje militar que, aun con su modestia, era consecuente con sus necesidades y, lo que es más, demostraba una notoria capacidad de resiliencia. Particularmente, los reclutas para las compañías de la Carrera de Indias abundaban. En 1622, la Armada de la Guarda mandada por el marqués de Cadreita y con Tomás de Larraspuru como su segundo, partió a la provincia de Tierra Firme con mal pie. Dos de los galeones se fueron a pique en las inmediaciones de Bonanza y, al menos otros dos, la almiranta de Tierra Firme, Nuestra Señora de Atocha, y el galeón Santa Margarita, desaparecerían bajo las aguas de los Cayos de Matacumbe de la Florida.[192] El desastre llevó a invernar a los galeones sobrevivientes en América, incluyéndose el Tercio de Galeones que, de un plumazo, perdió la compañía del capitán Bernardino de Lugo.[193]

[192] «Relación de la gente de mar y guerra y pasajeros que se ahogaron en los dos galeones de plata nombrados Nuestra Señora de Atocha, almiranta de la flota de Tierra Firme, y Santa Margarita, que se perdieron en la boca del Canal de Bahama, en los Cayos de Matacumbe, costa de la Florida, con la gran tormenta que hubo en 5 de septiembre de 1622 años […]», La Habana, 12 de diciembre de 1622, AGI, Indiferente General, 1144.

[193] «Relación de la gente de mar y guerra y pasajeros que se ahogaron en los dos galeones de plata nombrados Nuestra Señora de Atocha, almiranta de la flota de Tierra Firme, y Santa Margarita, que se

El lamentable suceso, dejando a un lado las vidas perecidas en la mar, expuso las fortalezas y debilidades de la financiación del dispositivo defensivo. Entre los asentistas, pendientes de impedir el descuadre de una avería sujeta al éxito de la empresa mercantil –y los elementos naturales– y la persistencia de la Monarquía en que en la rutina del sistema de armadas prevaleciese su anualidad. Puesto que las naves de Cadreita y Larraspuru no retornaron a España hasta junio de 1623 (Caballero Juárez, 1997: 357), se hizo urgente que en la Baja Andalucía se formase entremedias una Armada de la Guarda gemela, con ocho galeones y un idénticamente denominado Tercio de Galeones de 900 hombres.[194] El gasto de la recluta de la gente de mar, artilleros, provisiones y demás cosas tocantes a ella fue pagado por la avería. Los galeones, dirigidos por Antonio de Oquendo, se los seleccionaría de los mejores de la avería y la Armada del Mar Océano.[195] A las banderas bisoñas de los capitanes Pedro Pérez de Aristizábal, Lucas de Rojas, Pedro Luis de Torres y el gobernador Juan de Haro, se unieron 400 veteranos de las compañías de la Armada del Mar Océano cedidos por Fadrique de Toledo.[196] Esta Armada de la Guarda secundaria tuvo por general al citado Oquendo, quien emprendería la singladura al Nuevo Mundo en abril.

Aquel año, Felipe IV tuvo desperdigadas por el Atlántico dos armadas de la plata. En junio de 1623, anticipando las futuras discusiones sobre el coste de las fuerzas extraordinarias de la Carrera –y a tenor de una carta de Medina Sidonia preguntando el modo de encarar el asunto–, el Consejo de Guerra, con Diego de Ibarra y el marqués de Montesclaros a la cabeza, se inclinó esta vez por respaldar el argumentario de los asentistas de la avería. Sería injusto que los arrendadores hubieran de pagar y socorrer a dos tercios de galeones, el de la Armada de Cadreita, al que estaban atados por contrato y, de buenas a primeras, el que llevó consigo Antonio de Oquendo. Las diligencias del VIII duque se orientaban a arrancar al Consulado un préstamo, pero el Consejo de Guerra prefería que, finalmente, los socorros del tercio de Juan de Haro se apartasen del situado de la Armada del Mar Océano.[197] El buen talante de la polisinodia madrileña tenía sus motivos. En la lógica del Consejo de Indias –y en correspondencia con la fiscalidad extraordinaria de moderada intensidad aplicada por el Consejo de Hacienda entre 1618-1627–, era una temeridad apretar al Comercio sevillano, al que había que conceder resuello después de los naufragios de 1622 (Díaz Blanco, 2012: 122). Ciertamente, los acrecentamientos de la Armada de la Guarda promovidos por una Corona preocupada por la presencia holandesa en el Caribe se ejecutaron, en principio, de manera conciliadora.

En 1626, en un golpe de timón sin precedentes en lo transcurrido del siglo, desde la Junta de Guerra de Indias y la Junta de Armadas se optó por dotar al dispositivo militar transatlántico de una protección extra que complementase a los ocho galeones

perdieron en la boca del Canal de Bahama, en los Cayos de Matacumbe, costa de la Florida, con la gran tormenta que hubo en 5 de septiembre de 1622 años […]», La Habana, 12 de diciembre de 1622, AGI, Indiferente General, 1144.

194 Carta de Gaspar de Monteser a Felipe IV, Cádiz, 12 de abril de 1623, AGI, Indiferente General, 1145.

195 «Sobre la forma del despacho de la Armada [de la Guarda] que ha de ir a las Indias por la plata de este año», 10 de febrero de 1623, AGS, Guerra Antigua, 892.

196 Carta de Fadrique de Toledo a Felipe IV, Cádiz, 9 de abril de 1623, AGI, Indiferente General, 1145.

197 Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 19 de junio de 1623, AGS, Guerra Antigua, 888.

del asiento. Se trataba de cuatro galeones, probablemente destinados a la Armada del Mar del Sur, en que irían embarcadas sus respectivas banderas levantadas para este contingente peruano.[198] La iniciativa, tomada en Madrid, intentaba apaciguar un ambiente enrarecido. El asiento de 1621, como su versión prorrogada de 1627, estipulaba un arqueamiento de unas 4.200 toneladas, pero, a efectos prácticos, el tonelaje real rondaba las 5.310.[199] Para el general Tomás de Larraspuru, estos objetivos comerciales eran, en apariencia, del todo admisibles, pero galeones de mayor porte exigían una guarnición pareja. En el reinado de Felipe III, las desavenencias entre la Junta de la Avería y los militares poco dispuestos a un tijeretazo en la defensa atlántica se habían saldado con la rotunda victoria de los primera. Ahora, la disputa entre los asentistas y militares como Larraspuru prometía la revancha. El militar vasco, que se cuidaba de precisar que cualquier acrecentamiento poco importaba si era sufragado por los administradores del asiento o la Real Hacienda, recordaba que la tripulación establecida por contrato era de 2.000 hombres. No obstante, sugería que los navíos de guerra se dotasen de 18 marineros, artilleros y oficiales por cada 100 toneladas, y 28 soldados también cada 100, lo que supondría un aumento, a su parecer todavía insuficiente, de 441 marinos e infantes, habida cuenta del desgaste provocado por enfermos y desertores. Abierto a rellenar las compañías de la Carrera como fuese, solicitaba «que don Fadrique de Toledo tenga cerca del embarcadero algún golpe de infantería, de la vieja, para que si la necesidad lo pide nos de la que fuere menester».[200] Las propuestas de Larraspuru fueron escuchadas solo que, apercibida la Corona de la inflexibilidad del Comercio a asumir los sobrecostes del refuerzo, los cuatro galeones navegarían a sueldo del rey.

Cualquier reforzamiento se traducía en recrecidos desafíos financieros y logísticos que había que superar. Desde la Casa de la Contratación, el conde de la Puebla advertía a la Junta de Guerra de Indias que haría falta más dinero para la adquisición del bizcocho de vuelta de los doce galeones, dudando de paso que la producción novohispana, prevenida para satisfacer la demanda de los bajeles del asiento, cupiese.[201] El pagador de la avería, a orden del general de la Armada de la Guarda, habría de tomar de las remesas de la Real Hacienda custodiadas por los maestres de plata unos 24.000 ducados en plata doble a tal fin para bastimentos y demás aderezos en Indias, «porque los administradores de la avería no tienen obligación a hacer los gastos».[202] Al regreso de Larraspuru a Andalucía, los asentistas permanecieron enrocados en su negación a socorrer las cuatro banderas de la Armada del Mar del Sur. Las persuasivas palabras de Medina Sidonia, tratando de convencer a los administradores de que las doce compañías no albergaban los novecientos infantes a que estaban obligados a mantener por contrato, encalló, devolviendo la pelota a la Corona. Escarmentada, la

198 «Relación de la infantería de la Guarda de la Carrera de Indias», galeón Los Ángeles, 16 de noviembre de 1626, AGI, Indiferente General, 1149. Carta del conde de la Puebla del Maestre a Felipe IV, Sevilla, 8 de diciembre de 1626, AGI, Indiferente General, 1150.

199 Carta de Tomás de Larraspuru a Felipe IV, Sevilla, 16 de marzo de 1626, AGI, Indiferente General, 1870.

200 Carta de Tomás de Larraspuru a Felipe IV, Sevilla, 16 de marzo de 1626, AGI, Indiferente General, 1870.

201 Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 14 de abril de 1626, AGI, Indiferente General, 1870.

202 Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 14 de abril de 1626, AGI, Indiferente General, 1870.

Junta de Guerra de Indias propuso que de cual fuera de los donativos indianos –concretamente de los 27.000 pesos de Yucatán y otras provincias de Nueva España– se sustrajese el numerario con el que socorrer aquellas cuatro compañías de infantería.[203] La aversión de los administradores de la avería a doblarse a los intentos de Larraspuru por incrementar el tamaño del dispositivo militar ganaron,[204] provisionalmente, la partida. Las cuatro banderas se reformaron, trasvasando la tropa que les quedaba al Tercio de Galeones.[205] Es más, en una política vacilante, Felipe IV replicaría, irritado, ante las consultas que retrotraían a su real despacho el plan de Larraspuru:

> A esta consulta y la inclusa de 10 de este, lo que se ofrece que responder es que esta desigualdad de gente, marineros y toneladas no se me ha consultado con esta calidad nunca. Ni sé con qué orden se ha hecho ni puede haber, y pedir dineros para esto cuando yo me hallo en el estado en que estoy es proponer imposibles para fines excusados. Vea la Junta [de Guerra de Indias] qué camino podrá haber para que se acuda a esto sin desembolsar dineros ni atravesar gente […].[206]

Las destempladas letras de Felipe IV atentaban contra el *statu quo* sobre el que se había rediseñado el financiamiento del aparato militar de la Carrera de Indias desde la implementación del sistema de asientos con el Comercio. El rey no cuestionaba la conveniencia de aumentar los efectivos, sino que fuera su bolsa la que íntegramente asumiese una carga de la que se inhibían asentistas y comerciantes. Entretanto, el Comercio no daba señales de arredramiento, ya que, hasta entonces, toda mención a los estragos de la reapertura de la guerra con los rebeldes en la Carrera y a la causa del catolicismo en Centroeuropa se había sustanciado en la incautación de sus metales preciosos depositados en la Sala del Tesoro del Alcázar. Los conflictos entablados por la Casa de Austria se antojaban distantes y no les atañían. Nadie estaba en condiciones de reprocharles el desentenderse de la defensa atlántica, y ahí estaban los sucesivos asientos para acreditarlo. Avanzado 1627, Madrid mudó su parecer, acogiendo con mejores ojos la readecuación del número de tripulantes al tonelaje real de la Armada de la Guarda ideado por Larraspuru. Inicialmente, los 60.000 ducados que los administradores de la avería habían de donar a la Corona en razón de uno de los puntos del asiento, a objetivo de desempeñarla,[207] eran la partida seleccionada para sustentar 250 personas de mar y guerra al margen de lo contratado.[208] Los asentistas adujeron no poseer al momento esta cantidad y, para marzo, el Consejo de Indias mandó a la Casa de la Contratación que pidiese prestados a los capitalistas los fondos con los que

---

[203] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 19 de enero de 1627, AGI, Indiferente General, 1870.

[204] Carta de Tomás de Larraspuru a Felipe IV, Sevilla, 2 de febrero de 1627, AGI, Indiferente General, 1151.

[205] Carta de Medina Sidonia a Felipe IV, Sanlúcar, 28 de noviembre de 1626, AGI, Indiferente General, 1149. Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 19 de enero de 1627, AGI, Indiferente General, 1870.

[206] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 14 de febrero de 1627, AGI, Indiferente General, 1870.

[207] Real Cédula, 5 de marzo de 1627, AGI, Indiferente General, 2498, L. 13.

[208] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 14 de febrero de 1627, AGI, Indiferente General, 1870.

levantar la gente de mar y guerra de refuerzo. El monarca resarciría el empréstito de las remesas propiedad de la Real Hacienda traídas por Larraspuru.[209] Es posible que a los galeones de Larraspuru se incorporasen otras cuatro unidades de la Armada del Mar Océano, como el año anterior.

La financiación de la estructura militar había estado pautada, hasta la Armada de la Guarda de 1627, por unas relaciones cordiales entre la Corona y el Comercio. Pero el respeto a lo concertado en los asientos, y la arrogación de los sobrecostes ocasionados por los refuerzos a costa de la Real Hacienda, tuvo su caducidad. Los navíos de Tomás de Larraspuru, por más imponentes que fuesen, no interceptaron al enemigo que capturó en 1627 una de las naos de Honduras, ni obstaculizaron los designios de Piet Heyn en 1628. El descalabro de la flota de Nueva España de Benavides Bazán clausuró un periodo feliz para la Carrera, alzando el telón de otro, traumático tanto para el Comercio como para la Monarquía, el de la militarización. Las capacidades contributivas del comercio transatlántico en régimen de monopolio se estiraron tanto entre fines de los veinte y comienzos de los cuarenta que, tras la vorágine, siguieron más de quince años de experimentación de un modelo de financiación alternativo. Militarización y autoritarismo regio fueron de la mano. En 1629, ya solo el remediar las pérdidas infligidas a la bolsa de la avería por la debacle de 1628 condujeron a, mal que le pesase al prior Rodrigo de Vadillo, incrementar el tipo fiscal de la avería, es decir, una «avería gruesa», del 5% (Díaz Blanco, 2012: 126-127). Pero desde la óptica *reputacionista* preconizada por Olivares, el descaro de las potencias protestantes en el Caribe, ocupando pequeñas islas de Barlovento y rapiñando las rutas comerciales atlánticas, había de castigarse.

Una investigadora calificó el envío en 1629 a las Indias de la Armada del Mar Océano capitaneada por Fadrique de Toledo, en conjunción con los galeones de la plata de Martín de Vallecilla, como un «desafío y respuesta» (Rahn Phillips, 1991: 19-39). Una palpable muestra del abandono de la negociación con el Comercio por parte de la Corona, por muy asimétrica que esta siempre hubiera sido, fue la Junta del Apresto de la Armada,[210] cuyo desenvolvimiento en la Baja Andalucía se dilató, con el nombre de Junta de Ministros, a 1630. El proceder, al menos aparentemente, de los oficiales comisionados a fin de allegar los recursos con los que viabilizar el infatigable músculo militar español fue anteriormente valorado como «un grupo de hombres inmersos en la cultura del autoritarismo, incapaces de mostrar empatía ante las tribulaciones de los súbditos que padecían ante ellos» (Díaz Blanco y Hernández Rodríguez, 2021: 23-45). Esta apreciación permanece difícil de rebatir años después de ser escrita. La Junta del Apresto movilizó los medios con los que reunir la mayor armada que, desde los «descubrimientos» de Colón y Vespucio, había cruzado el Atlántico. Tres tercios de armada fueron utilizados además del Tercio de la Armada de la Guarda creado precisamente para la jornada, gobernado y capitaneado por militares transferidos de la Armada del Mar Océano; y las infanterías de las escuadras regionales. Hacer crecer

[209] Real Cédula, 5 de marzo de 1627, AGI, Indiferente General, 2498, L. 13.

[210] Carta de la Junta del Apresto de la Armada (Antonio de Oquendo, Juan de Castro y Castilla, Sebastián de Oleaga y Francisco Beltrán de Manurga) a Felipe IV, Cádiz, 6 de junio de 1629, AGS, Guerra Antigua, 1009.

y, sobre todo, atajar la desbandada de las compañías alojadas en la costa andaluza luego de la tardanza en la partida, fue el principal temor del comandante supremo, Fadrique de Toledo. El 28 de mayo, la Junta de Armadas hacía eco a Felipe IV de la inquietud del aristócrata ante el reto de levantar, y retener, en las marinas gaditanas, a tantos hombres.[211] La Monarquía, haciendo alarde de un músculo militar que, en última instancia, otros habrían de pagar, no había reparado en gastos,

> Y habiendo visto la Junta lo que contienen las dichas cartas [de don Fadrique de Toledo], ha parecido dar cuenta a V.M. que, demás de la infantería de la Armada [del Mar Océano], se han levantado para ella ocho compañías. Dos en Extremadura, cuatro en Andalucía y dos en Madrid, que todos se han encaminado. Con que se juzga que habrá bastante infantería, porque se han dado órdenes que se asienten todos los soldados que acudieren a las compañías viejas.[212]

Las levas extremeñas y andaluzas se realizaron en lugares habituados a proporcionar soldados para las acciones en ultramar: Trujillo, Plasencia, Badajoz, Llerena Úbeda, Baeza, Córdoba, Sevilla y Jerez de la Frontera, por capitanes reclutadores por comisión que no serían los cabos de los galeones.[213] Para el acopio de esta fuerza, no solamente de infantería, sino también de gente de mar y artilleros, fue fundamental el apoyo sobre el territorio de las oligarquías locales y urbanas; el duque de Medina Sidonia, capitán general del Mar Océano y Costas de Andalucía; el marqués de Ayamonte, su pariente; el presidente de la Casa de la Contratación, conde de Villafranca; y el asistente de Sevilla, vizconde de la Corzana.[214] La concurrencia en la empresa del duque de Medina Sidonia y el marqués de Ayamonte facilitó la obtención de los 4.137 infantes sin las primeras planas y entretenidos; y los 3.006 marineros y artilleros,[215] reclutados en las marinas de su jurisdicción. No menos impresionantes fueron los treinta y seis bajeles, con un aforo sumado de 16.598 toneladas, incluidos los ocho galeones de la Armada de la Guarda.[216]

Pero antes de que las armadas combinadas de Fadrique de Toledo y Martín de Vallecilla tomasen por asalto las islas de San Cristóbal y Nieves a ingleses y franceses, los ministros de la Junta del Apresto libraron su guerra particular contra el Comercio bajoandaluz y el resto de agentes diseminados por el suroeste peninsular. No hay indicios de que la noticia de la inminente empresa de Fadrique de Toledo fuese recibida con alborozo en Sevilla y Cádiz. Poco antes de la partida de los treinta y dos bajeles, la crispación del capital había ido *in crescendo*, con la apropiación por parte de Felipe IV de 1.000.000 de ducados de plata consignada a los particulares de la flota de 1629. Poco

---

[211] Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 28 de mayo de 1629, AGS, Guerra Antigua, 995.

[212] Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 28 de mayo de 1629, AGS, Guerra Antigua, 995.

[213] Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 13 de marzo de 1629, AGS, Guerra Antigua, 3153.

[214] Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 13 de marzo de 1629, AGS, Guerra Antigua, 3153.

[215] «Relación de la gente de mar y guerra que lleva al viaje de Indias la Armada del Mar Océano y la que va, por cuenta de ella, por la plata de este año», Cádiz, 14 de agosto de 1629, AGS, Guerra Antigua, 1009.

[216] «La Armada Real del Mar Océano que este año se ha aprestado en Cádiz y hoy, día de la fecha, ha salido para las Indias de Castilla a asegurar aquellas costas de los enemigos, y la que asimismo se ha prevenido por cuenta de ella para traer el Real Tesoro de S.M. y de particulares […]», Juan de Castro y Castilla y Francisco Beltrán de Manurga, Cádiz, 14 de agosto de 1629, AGS, Guerra Antigua, 1009.

consuelo era que la Monarquía intentase reintegrar el dinero a sus legítimos propietarios en juros sobre los Millones de varias ciudades castellanas (Díaz Blanco, 2012: 127). La correspondencia expedida a Madrid por Juan de Castro y Castilla, del Consejo Real y Veedor General y Pagador General de la Armada de 1629; el proveedor del Mar Océano, Sebastián de Oleaga; o Fadrique de Toledo, es rica en testimonios de la resistencia de las oligarquías a un desembolso, otro más, que no repararía ni las pérdidas causadas por los enemigos ni las originadas en Felipe IV. En verano, a un mes de la salida, Juan de Castro se quejaba de que las justicias ordinarias de Sevilla y Sanlúcar –entre estos, el asistente hispalense y el duque de Medina Sidonia–, obstruían la toma al fiado de los bastimentos para la combinada. El Veedor General reconocía que el proyecto se estaba convirtiendo en un calvario, dejando por doquier la Junta del Apresto un sinfín de deudas, muchas a crédito de los propios oficiales reales.[217] Castro estaba perplejo ante la insuficiencia de numerario desde la Corte y los expeditivos métodos que él y sus colegas habían de emplear, «no es creíble lo que pasa y lo que padecemos los ministros que tenemos celo del servicio del Rey».[218] Pero, de todos ellos, era el líder de la jornada, Fadrique de Toledo, quien despachó a Felipe IV la narración más cruda de los expedientes extraordinarios por los que transitó el apresto de las armadas,

> El Veedor General [Juan de Castro] y el Proveedor [Sebastián de Oleaga] entrándose por las casas de los mercaderes, tomándoles por fuerza sus haciendas y vendiendo la suya en una almoneda. Don Juan de Castilla, demás de pedir prestado de puerta en puerta, llegando lo buscado en todas estas formas a mucha cantidad, que creo serán más de 78.000 escudos que debe V.M. servirse de mandar satisfacer luego. Embarqueme a los 28 de julio, y después de estarlo, hube de volver a tierra e hice una Junta de todos los Ministros. Y por la cantidad que aun entonces venía a faltar se estuvo muy a riesgo de despachar a V.M. correo rindiéndonos todos, apurados ya todos los caminos. Este día mandé prender a un hombre rico solo porque no quería darme por fuerza su dinero, y con ella se tomaron dos mil ducados.[219]

Esta sinceridad acabaría llevando al capitán general de la Armada del Mar Océano a la cárcel, pero revela que, aun sumidos en una cultura autoritaria, en la que se medía el buen servicio en función de los resultados conseguidos, los ministros de Felipe IV no eran ajenos a los efectos de sus acciones. Fadrique de Toledo era capaz de intuir las consecuencias a largo plazo de unos arbitrios injustos y unilaterales. Esta pobreza de dinero era, hasta cierto punto, engañosa. Desde enero de 1629, la Monarquía fue proveyendo ingentes partidas de vellón y plata en previsión del viaje de la Armada del Mar Océano a las Indias, hasta un total de 575.386 ducados.[220] De estos, a comienzos

[217] Carta de Juan de Castro y Castilla y Sebastián de Oleaga a Felipe IV, Cádiz, 19 de julio de 1629. Carta de Juan de Castro y Castilla a Felipe IV, Cádiz, 22 de julio de 1629. AGS, Guerra Antigua, 1009.

[218] Carta de Juan de Castro y Castilla a Pedro Coloma, Cádiz, 15 de julio de 1629, AGS, Guerra Antigua, 1009.

[219] Carta de Fadrique de Toledo a Felipe IV, 14 de agosto de 1629, AGS, Guerra Antigua, 1009.

[220] «Cuenta del dinero que se ha proveído para el apresto de la Armada [del Mar Océano], y del que falta por proveer para acabar todo el despacho de ella […]», Juan de Castro y Castilla y Francisco Beltrán de Manurga, Cádiz, 6 de junio de 1629, AGS, Guerra Antigua, 1009.

de junio se habían enviado 131.621 ducados en plata y 439.398 en vellón.[221] Uno de los empresarios más conspicuos de la Carrera de Indias y el comercio transatlántico, Horacio Levanto, conocido por haber vivido en México y escribir un memorial sobre el trato con la China Ming (Díaz Blanco, 2014b: 47-77), fue factor de la Armada, asentando un contrato para la provisión de bastimentos del contingente (Rahn Phillips, 1991: 173-174). Porción nada trivial de los pagos fueron consumidos por el concierto con el genovés. Acercándose el verano, Felipe IV había ordenado pagar a Levanto 72.000 ducados, 27.300 en plata y el resto de en vellón,[222] el 12,5% del presupuesto. Un presupuesto que, en verdad, no estaba inundando de moneda a todo el reino de Sevilla. El 6 de junio de 1629, la Junta del Apresto de la Armada había, en bloque, dado cuenta que a su poder no habían llegado más que 499.019 ducados.[223] La culpa de los retrasos de las libranzas excedía las facultades de la Junta del Apresto. La Monarquía, al igual que en la inmensa mayoría de sus operaciones militares, proporcionó el dinero a la Junta del Apresto contando con los servicios financieros de hombres de negocios que adelantaban el capital necesario a las tropas y proveedores (Parker, 2003 [1972]: 185-187). Estos capitalistas eran, de hecho, los únicos en posesión de la liquidez con la que hacer frente a pagos y girar las letras de cambio de que pendían los pagamentos. Pero, como sin tapujos apuntaron Juan de Castro y Fadrique de Toledo, los hombres de negocios postergaron conscientemente la remisión de las cantidades a fin de recrecer los intereses.[224] Una estrategia redonda para los banqueros, que al posponer de junio a agosto el desamarre de las armadas, elevaron de manera exorbitada el montante final,

> Con mucho cuidado quedo, hasta poder dar satisfacción a V.M., de lo que significa en razón de presuponer se había pagado en Sevilla todo el dinero que V.M. ha mandado proveer, y que tienen en su poder los hombres de negocios las cartas de pago. Y al punto escribí allá lo referido, y que me enviasen certificación de los días en que se había cobrado cualquier maravedí, y de los que hoy se están debiendo, que no deja de ser cantidad considerable la que ha dejado de venir. Y tal que detiene la partida de la Armada y antes de ayer llegaron aquí letras de 20.000 reales, y cuatro días ha 129.000, y ocho antes 122.000. Y todas las dichas partidas se han pagado después que V.M. presupone lo habían hecho, y que estaban en su poder las cartas de pago. Que, si esto se comprobase, sería justo hacer castigo ejemplar en quien tuviese la culpa, pues, aunque lo tengo por lo de menos importancia, en la ocasión en que es, corren intereses indebidos contra la Real Hacienda de V.M., y bien se deja entender que, con la detención de estas pagas, la ha habido en la partida de la Armada. Y que, consiguientemente, son muchos los millares de ducados que en este intermedio se han gastado […].[225]

---

[221] «Relación del dinero que S.M. ha mandado proveer para el despacho de la Armada del Mar Océano que se está acabando de prevenir para ir a las Indias», Juan de Castro y Castilla y Francisco Beltrán de Manurga, Cádiz, 5 de junio de 1629, AGS, Guerra Antigua, 1009.

[222] «Relación del dinero que S.M. ha mandado proveer para el despacho de la Armada del Mar Océano que se está acabando de prevenir para ir a las Indias», Juan de Castro y Castilla y Francisco Beltrán de Manurga, Cádiz, 5 de junio de 1629, AGS, Guerra Antigua, 1009.

[223] Carta de la Junta del Apresto de la Armada a Felipe IV, Cádiz, 6 de junio de 1629, AGS, Guerra Antigua, 1009.

[224] Carta de Juan de Castro y Castilla a Felipe IV, Cádiz, 19 de julio de 1629, AGS, Guerra Antigua, 1009. Carta de Fadrique de Toledo a Felipe IV, de la capitana real, 5 de agosto de 1629, AGS, Guerra Antigua, 1009.

[225] Carta de Juan de Castro y Castilla a Felipe IV, Cádiz, 19 de julio de 1629, AGS, Guerra Antigua, 1009.

Los oficiales reales no erraban, acarreando la demora en el despacho de las armadas combinadas su invernada en Indias o, lo que es lo mismo, un crecimiento de los costes de la expedición con hondas implicaciones para el Consulado. Ya en noviembre, Sebastián de Oleaga confirmaba que en el Puente de Zuazo se preparaban dos urcas y tres galeones en cuyas bodegas se cargarían los bastimentos para el avituallamiento de las 7.200 plazas de la armada de Fadrique de Toledo en América por dos meses. Un nuevo contingente, con insumos adicionales, que habría que pagar cuando las deudas no cesaban de acumularse. Por lo pronto, Horacio Levanto, factor y proveedor, se autoexcluía de tomar parte en el negocio hasta que se le abonasen 170.000 ducados en provisiones de varias formaciones precedentes.[226] Meses más tarde, en julio de 1630, la factura de la estancia le sería pasada al Comercio hispalense, entre las lamentaciones por el ahogamiento al negocio transatlántico que la fiscalidad desatada estaba produciendo. La Junta del Apresto había mutado en nomenclatura, Junta de Ministros, y miembros: Luis Bravo de Acuña, el conde de Villafranca, se mantenía Juan de Castro, el vizconde de la Corzana, y el Alcalde de Casa y Corte Jerónimo de Avellaneda. Para hombres como Juan de Castro y Castilla, ya acostumbrados, las réplicas de prior y cónsules –la avería gruesa habría de granjear 700.000 ducados en dos años– les eran indiferentes. La Monarquía, y ellos eran la representación del rey en Sevilla, dominaba el proceso de distribución de la plata a su llegada a la ciudad y el amago del secuestro ya era un acicate para barrer cualquier sombra de resolución contraria de los cargadores. La invernada, valorada en 600.000 ducados, sería pagada por el Comercio, 550.000 al contado, y el resto en diez cuotas anuales de 5.000 ducados. Felipe IV exigió, adicionalmente, un préstamo de otros 500.000 ducados (Díaz Blanco, 2012: 129-132).

El año 1629, con sus sacrificios, no puso el cerrojazo a los refuerzos, ensanchándose la fractura que seccionaba la otrora cohesión compartida por el Comercio y la Corona en la organización del aparato militar. La Armada de la Guarda de 1628 comandada por Tomás de Larraspuru había invernado en las costas americanas decidida a sortear un combate mano a mano con los neerlandeses que concluyese con el despojo de la plata. Los navíos del marino guipuzcoano no retornaron a Andalucía hasta abril de 1629 (Caballero Juárez, 1997: 359), tomando tierra y alojándose en Cádiz el Tercio de Galeones de Miguel de Redín.[227] Este Tercio de Galeones era el original, pero su repentina aparición dinamitaba las ya turbias relaciones entre el Comercio y los militares. Larraspuru reconvino a los administradores de la avería a que, después del pagamento general,[228] en virtud de las cláusulas del asiento, sustentasen a sus hombres desde abril.[229] Pero los asentistas, para incredulidad de Larraspuru, escocidos todavía por el saqueo de la plata de 1628, se desentendían del paradero de la unidad. Estaban

[226] Carta de Sebastián de Oleaga a Felipe IV, Cádiz, 18 de noviembre de 1629, AGS, Guerra Antigua, 1009.

[227] Carta de Medina Sidonia a Felipe IV, Sanlúcar, 13 de mayo de 1629, AGI, Indiferente General, 1153.

[228] Carta de los administradores de la avería a Medina Sidonia, Sevilla, 12 de mayo de 1629, AGI, Indiferente General, 1153.

[229] Carta de Tomás de Larraspuru a los administradores de la avería, Sanlúcar, 16 de abril de 1629, AGI, Indiferente General, 1154.

ayudando a la leva del Tercio de Galeones de Martín de Vallecilla desde mayo y, ni por asomo, iban a soportar los onerosos gastos de dieciséis compañías de infantería.[230] Los jueces oficiales de la Casa de la Contratación, con su presidente a la cabeza, admitían «que los administradores de la avería están apretados y que, conforme a su asiento, no tienen obligación de socorrer dos tercios».[231] Exasperado por el maltrato que él, y sobre todo sus soldados, estaban sufriendo a manos de los arrendadores del derecho, Larraspuru ordenó al sargento mayor del Tercio de Galeones, Francisco Gallardo, que, con un puñado de mosqueteros, irrumpiese en la posada en que se hospedaba el pagador Simón de Gaviola, y le arrebatase violentamente 30.000 reales de la avería.[232] Durante varios meses, la infantería del Tercio de Galeones de Miguel de Redín, cuyo número había de ser residual, fueron retribuidos en Cádiz a cuenta del rey.[233] Los administradores del asiento no reanudaron las provisiones hasta finales de 1629, cuando se preveía el apresto de la Armada de la Guarda de 1630, entregando Simón de Gaviola a la infantería 40.000 reales.[234] Esta fuerza naval volvería a lanzarse al océano en abril de 1630, pero no iría sola. En principio, a los ocho galeones ordinarios se les unirían otros cuatro navíos de la Armada del Mar Océano, seleccionados por el general Roque Centeno. Dos mil toneladas de más, y una tripulación suplementaria de 741 hombres, entre 520 infantes veteranos de la Armada del Mar Océano y 221 marineros. Las dos pagas de la infantería se tasaron en 7.280 escudos, las seis pagas del marinaje –sin los artilleros–, en 9.282.[235]

Para la segunda quincena de noviembre de 1629, Felipe IV, a consulta de la Junta de Armadas, había elegido a los cuatro capitanes de los galeones y compañías que robustecerían la formación de Larraspuru.[236] La psicosis despertada tras Matanzas estaba estragando el comercio regular, con un porcentaje de avería del 31,33% (Serrano Mangas, 1989: 299), a pesar de que la Junta de Guerra de Indias y la Casa de la Contratación luchaban por armonizar las dos pulsiones que se repelían ya a comienzos de los treinta, la militar y la mercantil. El general Miguel de Echazarreta, seguramente instado por algo más que el deber de servicio debido a Felipe IV, advirtió en mayo de 1630 que la capitana y almiranta de Nueva España, con los 220 infantes a que estaba obligando el asiento a sufragar entre ambas, estaban desguarnecidas. Echazarreta su-

---

[230] Carta de Medina Sidonia a Felipe IV, Sanlúcar, 13 de mayo de 1629, AGI, Indiferente General, 1153.

[231] Los jueces oficiales de la Casa de la Contratación a Felipe IV, Sevilla, 3 de julio de 1629, AGI, Indiferente General, 1153.

[232] Carta de Tomás de Larraspuru a los administradores de la avería, Sanlúcar, 16 de abril de 1629. AGI, Indiferente General, 1154.

[233] Carta de Fernando Ruiz de Contreras a los administradores de la avería, Sevilla, 4 de octubre de 1629, AGI, Indiferente General, 1153.

[234] Carta de Fernando Ruiz de Contreras a los administradores de la avería, Sevilla, 4 de octubre de 1629, AGI, Indiferente General, 1153.

[235] «Relación de los cuatro navíos que el general Roque Centeno y Ordóñez, en virtud de orden de S.M., ha señalado de los de la Armada del Mar Océano que aquí se hallan, para agregarlos a la de la Carrera de las Indias, que ha de traer el tesoro del año que viene, y de la gente de mar y guerra [sin los artilleros] y el dinero que montarán seis pagas de la de mar y dos de la de guerra», Francisco Beltrán de Manurga, Cádiz, 4 de octubre de 1629, AGS, Guerra Antigua, 3153.

[236] «Relación de los servicios de las personas propuestas por capitanes de mar y guerra de los cuatro navíos que se agregan a los Galeones que han de ir por la plata», s.f. Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 21 de noviembre de 1629, AGS, Guerra Antigua, 3153.

plicaba «se mande a los administradores de la avería crezcan este número y lo paguen, pues es servicio de V.M.» hasta 140 soldados con la primera plana en el galeón capitana, y 130 para la almiranta.[237] La Junta de Guerra de Indias se opuso a oprimir aún más las espaldas del Comercio, ideando un arreglo que, si bien podía complacerlo, no hacía sino engrandecer el control comercial que el marino donostiarra perseguía detentar sobre la formación novohispana. Un manejo plasmado aquel año al prestar Echazarreta 22.000 ducados con que aprestar el convoy (Caballero Juárez, 1997: 359; Serrano Mangas, 2006: 187-192). Ante la impotencia financiera de la Real Hacienda, no quedaba otra sino aumentar las permisiones dispensadas a los comerciantes, «supuesto que a la capitana y almiranta les están concedidas por el asiento 400 toneladas de carga a entre ambas, se les dé permisión para cargar en la capitana 100 más, y en la almiranta 50, y que estos derechos sirvan para la paga de estos soldados».[238] Por si estas cautelas se hacían cortas, la formación de Echazarreta se adentró en el océano escoltada por la Armada del Mar Océano. No obstante, las permisiones y el embarque de más soldadesca no fueron más que la coartada de una sobrecarga de los dos galeones finalmente letal. El plan de Echazarreta había sido avalado por una Junta de Guerra de Indias al tanto del verdadero buque de los dos galeones de guerra. Si el asiento consignaba entre las 500 y 600 toneladas para los dos navíos, la capitana y almiranta ascendían realmente a las 900 y 700 toneladas respectivas.[239] Estas embarazadas naves, incluida la célebre Nuestra Señora del Juncal de Andrés de Aristizábal, naufragarían en las aguas de Campeche en 1631 (Trejo Rivera, 2003; Serrano Mangas, 2012).

Los refuerzos de las armadas no remitirían con la nueva década. En 1631, los consejos de Tomás de Larraspuru no eran huecos para un Madrid necesitado de la afluencia de la plata con la que engrasar el crédito. Fernando Ruiz de Contreras, secretario de la parte del Perú, bajó a Andalucía a tratar diversos asuntos con el Consulado de Cargadores a Indias. Uno de los temas encomendados a este estadista en ascenso, como Juan de Castro antes que él, era acelerar el despacho de la Armada de la Guarda de 1631. Ruíz de Contreras fue instruido desde la Corte en persuadir a los diputados del Consulado de que se respetase lo enunciado por Larraspuru en cuanto a los 25 marineros y 18 marineros por cada 100 toneladas.[240] Los cargadores estaban compensando la intensificación fiscal practicada por el *olivarismo* a través de la sobrecarga de los galeones de guerra, lo que no estaba pasando desapercibido en la Corte. Invariablemente del potenciamiento del fraude, la Junta de Guerra de Indias y la Junta de Armadas también hacía mucho que habían aparcado los compromisos contraídos en los asientos de la avería. A finales de mayo de 1631, Tomás de Larraspuru y su almirante, Carlos de Ibarra, zarparían a las Indias con nueve galeones de la plata, cinco de la Armada del Mar Océano, la capitana y almiranta de Nueva España, y varias naves auxiliares entre pataches y tartanas. Sumando los bajeles mercantes que convoyaba la

[237] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 4 de mayo de 1630, AGI, Indiferente General, 1870.
[238] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 4 de mayo de 1630, AGI, Indiferente General, 1870.
[239] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 4 de mayo de 1630, AGI, Indiferente General, 1870.
[240] Real Cédula, Madrid, 2 de mayo de 1631, AGI, Indiferente General, 2499, L. 15.

armada combinada, Larraspuru, capitán general en sustitución de Cadreita, dirigía un contingente de 64 velas.[241] La infantería embarcada alcanzaría los 1.608 hombres, a los que se agregaban 1.312 marineros y 330 artilleros.[242] Es posible que la gente de guerra se incrementase en los días previos a la partida, dadas las órdenes recibidas por Medina Sidonia, Larraspuru y al general de la flota de Nueva España, Martín de Vallecilla, de alistar más individuos en las banderas del Tercio de Galeones y las compañías de las flotas. Había de dar cabida a 400 soldados con los que abastecer los presidios de La Habana, Santo Domingo y Puerto Rico.[243] De cumplirse estos números, lo que es discutible, la gente de guerra transportada por estos galeones alcanzaría los 2.000 soldados, un número a tono con las equivalencias tripulación-tonelaje propugnadas por Larraspuru.[244] A los capitanes del Tercio de Galeones, gobernados por Miguel Adrián de Redín, se les unieron doce capitanes del refuerzo.

En 1632, la muerte de Tomás de Larraspuru descabezó la Carrera de Indias de su militar de más valía.[245] La falta de cabezas, una de las convenciones discursivas repetidas hasta la saciedad durante el régimen de Olivares, no varió el curso de la política de refuerzos. A Larraspuru se lo habían llevado por delante las secuelas en su abatido físico de la última invernada, una metáfora de lo que estaba aconteciendo con el registro a resultas de las largas estadías en América y la elevación consiguiente de la avería. Su sucesor era Antonio de Oquendo. La Armada de la Guarda de 1632, efectivamente, guardaría grandes semejanzas con la del desaparecido Larraspuru, con catorce galeones y una urca como naves de superior porte y una tripulación por encima de lo establecido en los asientos antecedentes. A su retorno a Castilla, una junta particular reunida en los aposentos del presidente del Consejo de Indias, conde de Castrillo, había tasado el precio global del contingente de Oquendo en 700.000 ducados, de los que el Comercio pagaría 550.000 y el remanente, el rey. Estos optimistas cálculos, fundados en las estimaciones de un general ansioso por congraciarse con Felipe IV, se desmontaron tan pronto la Casa de la Contratación y el Consulado cuantificaron el valor de la cargazón y los verdaderos costes de la Armada de la Guarda, 1.122.178 ducados. Con fuerzas como la de Oquendo, los cargadores a Indias no habían de temer a los holandeses, sino a los gallardetes reales. El tipo fiscal de la avería, cuyo pronóstico había sido de un 19%, terminó situándose en un 22,5% (Díaz Blanco, 2012: 137-138), por más que el Consulado y el Consejo de Indias clamasen por una rebaja que alentase

[241] «Relación de las velas que van en conserva del Armada de la Guarda de las Indias, de que es capitán general Tomás de Larraspuru, caballero de la orden de Alcántara, del Consejo de Guerra de S.M.», Junta de Guerra de Indias, 6 de marzo de 1631, AGI, Indiferente General, 1871.

[242] «Relación de la gente de mar, guerra y artilleros que se han alistado y pagado de cuenta de la Diputación de la Avería para la Real Armada de la Guarda de la Carrera de Indias del cargo del señor Tomás de Larraspuru, del Consejo de Guerra de S.M. y naos capitana y almiranta de las flotas de Tierra Firme y Nueva España que van en su conserva este año de 1631, y las que suelen llevar otros viajes conforme a la obligación de la avería», Junta de Guerra de Indias, 6 de marzo de 1631, AGI, Indiferente General, 1871.

[243] Carta de la Casa de la Contratación a Felipe IV, Sevilla, 20 de mayo de 1631, AGI, Indiferente General, 1871.

[244] «En la muestra que en 29 de este presente mes se ha tomado a la gente de mar y guerra de la Real Armada de la Guardia de las Indias han parecido las plazas siguientes», Sancho de Urdaniz Lezcano, La Habana, 30 de diciembre de 1631, AGI, Contratación, 4796.

[245] Puntos sobre el estado de la armada, s.f., AGS, Guerra Antigua, 1005.

aquello que posibilitaría más y mejores armadas: el registro de las mercancías. La bomba para la continuidad a largo plazo de la avería como derecho *ad valorem* llegaría con la revisión del gravamen, alzado al 33% (Serrano Mangas, 1989: 299).

Un año más tarde, la Monarquía preparó concienzudamente una empresa no muy distinta a la de Fadrique de Toledo de 1629. La Armada de la Guarda, reforzada con la agregación de bajeles de la Armada del Mar Océano, habría de reconquistar, como así fue, la isla de San Martín. Una plaza antillana desde la cual los neerlandeses ejercían el jugoso comercio salinero en el Caribe y entorpecían los intercambios hispanos. Probablemente, a doce galeones de la Carrera de Indias, y la capitana y almiranta de Nueva España, se les sumaron diez buques de guerra de la Armada del Mar Océano, con sus correspondientes capitanes y compañías. La expectativa a que la población de San Martín antepondría una feroz resistencia condujo a Felipe IV a engrosar la oficialidad con cabos supernumerarios,

> Ha resuelto S.M. […] se embarquen en los diez navíos del dicho refuerzo otros diez capitanes y personas que puedan suceder por muerte u otro legítimo impedimento a los capitanes propietarios de ellos en la conformidad que van en los Galeones de la Armada de las Indias. Con cada 30 escudos. Y que, para estos, se le propongan personas por la Junta de Armadas y por la de Guerra [de Indias]. De que aviso a vuestra merced para que se ejecute luego por esa vía lo que le toca, convocando para ello Junta [de Armadas]. Y porque la [Junta] de Guerra [de Indias] se desea conformar con la de Armadas, se me ha ordenado diga a vuestra merced que, en acordándose la consulta de estas personas en ella, me mande avisar las que son. Y si vuestra merced quisiere que yo le envíe la proposición de las que se me ofrecen, lo haré.[246]

El rey mandó que los capitanes propietarios de los diez galeones del refuerzo levantasen sus banderas en el reino de Sevilla y Madrid. La máxima del monarca era clara, el reclutamiento del mayor número de hombres por compañía, con los 250 soldados como techo.[247] En la Corte, el factor real desde 1627, Bartolomé Spínola (Domínguez Ortiz, 1983: 95-96 y 156), se ocupó de proveer los fondos con los que levantar la infantería castellana. Por su parte, la gente de mar y guerra reclutada en Sevilla fue costeada gracias a letras remitidas al presidente de la Casa de la Contratación, conde de Peñaflor, quien, a su vez, proveería del dinero exigido al pagador de la Armada del Mar Océano.[248] La avería de ese poderoso contingente también fue del 33% (Serrano Mangas, 1989: 299).

En 1634, por primera vez, el aparato náutico de la Carrera de Indias dio señas de agotamiento. La suspensión de una operación de Antonio de Oquendo contra Pernambuco permitió desviar esos bajeles a la Armada de la Guarda,[249] la cual realizaría ese año la travesía con una decena de galeones (Caballero Juárez, 1997: 361). Una cantidad por debajo de lo pactado merced al asiento recientemente contraído. No

[246] Minuta de Fernando Ruíz de Contreras a Pedro Coloma, s.f., AGI, Indiferente General, 2499, L. 15.
[247] Minuta de Fernando Ruíz de Contreras a Pedro Coloma, s.f., AGI, Indiferente General, 2499, L. 15.
[248] Carta de Fernando Ruíz de Contreras a Pedro Coloma, de casa, 15 de marzo de 1633, AGI, Indiferente General, 2499, L. 15.
[249] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 27 de enero de 1634, AGI, Indiferente General, 1871.

obstante, la capitana y almiranta de Nueva España, dirigidas por Martín de Vallecilla, fueron escoltadas por cuatro galeones financiados por los asentistas,[250] y capitaneados por capitanes del Tercio de Galeones.[251] La flota sería redobladamente protegida en las Antillas por una escuadra de cinco navíos regida por Diego Brochero.[252] De nuevo, Felipe IV recalcaría que las compañías de infantería de la Carrera tuviesen un tamaño teórico de 250 soldados cada una, lo que no era un imposible trasegando al Tercio de la Armada de la Guarda la gente del tercio del maestre de campo Antonio de Otaiza,

> […] se ha entendido en la Junta que el maestre de campo Antonio de Otaiza estaba nombrado para ir con su tercio con don Antonio de Oquendo. Y como para cumplir el número de gente que es necesario para la Armada de la Plata se considera que no solo la de este Tercio [de Galeones], sino mucha más, será menester para hinchar las plazas que ha de llevar […].[253]

El «hinchamiento» del Tercio de Galeones y resto de compañías de infantería de la Carrera fue materializado por obra de las levas de bisoños que los Grandes en Andalucía estaban efectuando. Una recluta que llenó de zozobra a la Junta de Guerra de Indias, cuyos miembros se apresuraron a recordar al rey que bajo ningún concepto los capitanes asentistas habían de embarcarse como capitanes de mar y guerra, «por no ser de la experiencia que se requiere en las cosas de la mar, antes se tiene entendido que no sólo les falta esta a algunos, sino la militar también».[254] La advertencia de la Junta de Guerra tuvo su efecto, porque a su vuelta a España en 1635, la identidad de los capitanes del Tercio de Galeones era la de la generación de veteranos que llevaba militando en las armadas desde los albores de siglo.[255]

La década de los treinta discurría fatídicamente no solo para la salud comercial de la Carrera de Indias, sino para la seguridad y utilidad del corredor marítimo que representaba. En 1634, los holandeses se apoderaron de la isla de Curazao, una de las «llaves de las Indias» (Amadori, 2013: 391). La toma echó por tierra el sentido práctico de las armadas de avería lanzadas a las Américas por mor de la consolidación del dominio español en esa área estratégica. Se reprochó que ni Fadrique de Toledo ni Cadreita se hubiesen atrevido a castigar con saña al adversario (Amadori, 2013: 426). Curazao, rápidamente fortificada por los neerlandeses, se convirtió en un preciado *entrepôt* desde el que los holandeses podían desarrollar un activo contrabando con los litorales del Caribe español, subvirtiendo las bases de la Carrera de Indias. Para ser correctos, no era un simple toque de atención, Curazao era la más tardía de una serie de posesiones ganadas –Aruba, Bonaire y Tobago cayeron enfrente de Venezuela cual fichas de do-

---

[250] Real Cédula, Madrid, 19 de junio de 1634, AGI, Indiferente General, 2500, L. 16.

[251] Carta de Fernando Ruíz de Contreras a Medina Sidonia, Madrid, 13 de junio de 1634. Carta de Fernando Ruíz de Contreras a los administradores de la avería, Madrid, 13 de junio de 1634, AGI, Indiferente General, 2500, L. 16.

[252] Real Cédula, Madrid, 19 de junio de 1634, AGI, Indiferente General, 2500, L. 16.

[253] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 27 de enero de 1634, AGI, Indiferente General, 1871.

[254] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 27 de enero de 1634, AGI, Indiferente General, 1871.

[255] «Relación de la infantería que viene embarcada en los galeones y pataches de la Real Armada de la Guardia de las Indias del cargo del señor capitán general don Antonio de Oquendo […]», Antonio de Arrieta Mascarua, Cádiz, 17 de junio de 1635, AGS, Varios-Medina Sidonia, 81-3, f. 8.

minó– (Israel, 1997: 277; Céspedes del Castillo, 2005: 235-252), cuando los españoles lo apostaban todo a la carta de unas asonadas que, como se vio, no beneficiaban más que a banqueros de la Monarquía. La Junta de Guerra de Indias entró en pánico, dando por periclitado el pretendido exclusivismo hispano en las Indias. Pocas voces fueron partidarias de mantener la calma, los cuales ya abrumadoramente se decantaban por otra expedición punitiva del tipo de San Cristóbal y Nieves (1629) y San Martín (1633).

En 1635, el año en que la Monarquía entraría en guerra contra la Francia de Richelieu, la Junta de Guerra de Indias fue artífice de un plan escasamente original. Ocho navíos de guerra acompañarían a la Armada de la Guarda, torciendo hacia Curazao para, sencillamente, desalojar al enemigo mediante 3.000 infantes veteranos. Pero algo estaba cambiando, y el conde-duque –quien, en forma de una junta extraordinaria constituida por miembros de los consejos de Estado e Indias, y la Junta de Guerra de Indias, se adueñó del proyecto deliberándolo en sus dependencias privadas– pergeñó una empresa más versátil y ahorrativa. Sin invernadas que destruyesen todavía más el comercio del reino, al menos, el fiscalizado. Olivares proponía una maniobra híbrida (Amadori, 2013: 423-427), quizás demasiado audaz. Teniendo en cuenta que se preparaba en Lisboa una expedición luso-castellana compuesta por tercios castellanos, portugueses y napolitanos al mando, en principio, de Jerónimo Gómez de Sandoval y, luego de su relevo, de Lope de Hoces (Valladares, 2006: 33-66), lo lógico es que esta formación desalojase Curazao después de acometer el Brasil. Hoces recorrería la costa sudamericana para descansar en la gobernación de Venezuela, donde recibiría refuerzos de España. Así, en la Península, las autoridades bajoandaluzas tendrían que conseguir unas cinco o seis urcas en las que introducir unos 400 soldados viejos con que inclinar el asalto del lado hispano. En el tornaviaje, las urcas escoltarían a la flota de Nueva España.[256]

Las urcas de Curazao manifiestan los primeros indicios de la quiebra del aparato militar de la Carrera de Indias desde el ecuador de los años veinte. Las nueve urcas fueron embargadas en marzo de 1635 por el proveedor de la Armada del Mar Océano, Francisco de Manurga. De inicio, las urcas zarparían a la par que la Armada de la Guarda (Amadori, 2013: 436), por lo que se encomendó el reclutamiento de los 1.500 soldados que las guarnicionarían a los capitanes del Tercio de Galeones. Ya en la primavera de 1635 se recelaba que se consiguiesen llenar las plazas de tantas unidades, postergando la leva de las urcas a la llegada de los capitanes propietarios de estas.[257] A medida que fueron transcurriendo los meses, no se descartó obtenerla de diversas levas en Sevilla y Granada.[258] Uno de los escollos de los reclutamientos yacía en la oposición de las Cortes y la obligatoriedad de autorización del reino, rememorada a Felipe IV por el Consejo de Guerra (Amadori, 2013: 436). Estas cortapisas no disuadieron a algunos de los consejeros del rey, como Lorenzo Ramírez de Prado, quien interpretaba que la restricción no comprendía a la Carrera de Indias.[259] Sea como fuere, la viabilidad de la empresa –y de cualquiera de este tipo en el posterior decenio– no estuvo a punto de trastocarse por la perenne escasez de pertrechos

[256] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 3 de abril de 1635, AGI, Indiferente General, 1872.
[257] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 3 de abril de 1635, AGI, Indiferente General, 1872.
[258] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 19 de enero de 1636, AGI, Indiferente General, 1872.
[259] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 23 de mayo de 1635, AGI, Indiferente General, 1872.

o el inapropiado tonelaje de las urcas.[260] En una época en que la expansión ultramarina de los incipientes estados iba a mano del negocio comercial, el divorcio entre la Monarquía y los arrendadores de la avería se recrudecía. La tasación de las urcas de Curazao no era modesta, y entre su apresto y despacho, tren de artillería y pagas se ponderaba en más de 260.000 ducados, de los que casi el 70% habría de ser sufragado por la bolsa de la avería.[261] Este dinero se detraería de un refuerzo previsto de cuatro bajeles para los Galeones. En abril, Adriano de Legaso, uno de los administradores de la avería, manifestaba su incredulidad ante el mandato de la Junta de Armadas de que los arrendadores se hicieran cargo de las urcas. Como aseveraría el presidente de la Contratación, Pedro de Vivanco, no es el que el asiento no les atase, que también (Amadori, 2013: 435), sino que no había fondos en las arcas de qué tirar.[262] En junio de 1635, la Junta de Armadas era más explícita al reproducir la opinión de los arrendadores, «antes pasarían por cualquier castigo que V.M. fuese servido darles, que encargarse del apresto de las urcas» (Amadori, 2013: 435).

Es difícil determinar si la negativa de los administradores perduró en el tiempo. De cualquier manera, indirectamente, el apresto sí hubo de alterar el desempeño de la bolsa de la avería. Varios depósitos que se habían prestado a los administradores del derecho hubieron de ser devueltos por Pedro Fernández de Orozco y Domingo de Sarricolea. Además, algunos oficiales de la Corona, entre ellos el propio Pedro de Vivanco y Juan de Santelices, fueron conminados a componer con los cargadores «donaciones» «por haber traído plata fuera de registro». Mientras tanto, el Consejo de Indias se centraba en que los administradores desviasen los fondos que no se invertirían en varios galeones de la plata suspendidos de la armada de Carlos de Ibarra de 1635.[263] Si en esa tesitura, la voluntad de servicio de los administradores del asiento hacía aguas, el Consejo de Indias se zafaba de cualquier inyección de dinero de su cuenta, porque no lo había y debido a que, cuando lo puso, «V.M. sabe que cuando estos refuerzos y armadas han corrido por esta vía y se ha sacado la costa de ellas, ha sido cargándolo y repartiéndolo por avería gruesa, pero nunca el Consejo ha tenido ni podido obrar por otros medios, y hoy podrá cumplirlo peor, por faltar aún para los gastos ordinarios».[264]

Aparatosamente, la Corona se las ingenió para hacer avanzar una empresa en permanente estado de reinvención. Hacia julio de 1635, la Junta de Guerra de Indias había nombrado a los capitanes de mar y guerra, provisionales, de las urcas, la mayoría con una relación de méritos mediocre. Otro capitán, Manuel de Bañuelos, aspiró a reclutar 150 hombres «a su costa y ponerlos a la lengua del agua para servir con ellos en una de las urcas que han de ir a Curazao, haciéndole V.M. merced de dar título de capitán de esta compañía, y de la gente de mar de dicha urca, como ha dado a los demás que no son más marineros».[265] A Bañuelos, como al resto de capitanes de las urcas, se le habían prometido patentes a cambio de soldados, un expediente poco común entre los usos de la Junta de

[260] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 3 de abril de 1635, AGI, Indiferente General, 1872.
[261] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 3 de abril de 1635, AGI, Indiferente General, 1872.
[262] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 3 de abril de 1635, AGI, Indiferente General, 1872.
[263] «Efectos que S.M. ha aplicado para el apresto de las urcas de Curazao», Fernando Ruíz de Contreras, AGI, Indiferente General, 2500, L. 17.
[264] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 3 de abril de 1635, AGI, Indiferente General, 1872.
[265] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 19 de julio de 1635, AGI, Indiferente General, 1872.

Guerra de Indias, pero que deja entrever los desesperantes avatares del despacho. Faltaba dinero, faltaban naves e, inopinadamente, la abundancia de soldados,[266] una característica de la Carrera, ya no era tal.

Al final, y tras un sinnúmero de accidentes, se fletaron siete navíos para Curazao,[267] de los que cuatro eran urcas. El mando de las naves se concedió al capitán del Tercio de Galeones, Sancho de Urdanivia. Tres compañías de infantería de la Armada de la Guarda no embarcadas en los galeones de Carlos de Ibarra, y la suma de todos los reclutas suministrados por los capitanes propietarios de las urcas constituyendo la cuarta bandera, conformaron la infantería provista. Un ordenamiento que atestigua el nulo éxito material del dar patentes por soldados en este caso, y, en resolución, las reservas que la Junta de Guerra de Indias albergaba en relación con las aptitudes de estos militares. Los capitanes reclutadores fueron reformados y sustituidos casi a vista del embarcadero gaditano, introduciéndose cuatro de ellos en las urcas como capitanes entretenidos con 30 escudos de sueldo al mes, a otro se le buscó acomodo en la almiranta de Nueva España, y el último en discordia, metido en uno de los bajeles de Carlos de Ibarra. En suma, la acción de Curazao, detenidamente planeada en las habitaciones de Olivares y el conde de Castrillo, paró en una empresa que no cosechó triunfo alguno. Urdanivia dotó al gobernador español en Cumaná de una hornada de infantería con la que fortificar su demarcación, pero Lope de Hoces, regresado de la decepcionante campaña de Brasil, no se atrevió a reincorporar Curazao con tan desmadejada fuerza (Amadori, 2013: 437).

La brecha entre la estrategia militar de la Corona en el Caribe y la enconada oposición del Consulado a dilapidar el superávit comercial en operaciones inútiles, la carencia de navíos de porte adecuado y la sorprendente escasez de reclutas para la Carrera erosionaron el sistema de armadas. Entre 1634 y 1642, Gráfico 2, la evolución del «parque naval» a disposición de la Armada de la Guarda revela que la adquisición de naves se desarrollaba a costa de debilitar el poderío naval español en el Mediterráneo y la fachada atlántica. Únicamente en 1636, 1639 y 1642, las armadas rebasaron o igualaron el número de doce o catorce bajeles establecidos en los asientos. En 1638, la falta de naves era tan grave que, mientras los galeones de la Armada de la Guarda eran siete, el Tercio de Galeones se componía de doce compañías, lo que llevó al general Carlos de Ibarra a dejar en tierra a cinco de los capitanes.[268] Ibarra estaba por la labor de prescindir de los capitanes, pero no a renunciar a la infantería de sus compañías. Ese mismo año, las órdenes de la Corona consistentes en reforzar la flota de Nueva España de Martín de Orbea manifestaron la preocupante falta de hombres, Gráfico 3. En febrero, el duque de Medina Sidonia instaba al gobernador de Cádiz, Juan de Velasco Castañeda, que entregase a las autoridades de la Carrera las dos compañías del presidio para embarcarlas en la capitana y almiranta. Pero, para consternación de Velasco, el capitán general del Mar Océano y Costas de Andalucía

[266] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 19 de enero de 1636, AGI, Indiferente General, 1872.

[267] «Relación del dinero que se distribuyó el año de 1636 en el apresto y despacho de treinta y tres navíos, urcas y filibotes y un patache que se aprestaron en el puerto de Cádiz […] siete para Curazao a cargo del capitán Sancho de Urdanivia, que pararon en Cumaná, donde se les hicieron nuevos adobos y socorro de bastimentos […]», Cádiz, s.f., AGS, Guerra Antigua, 1278.

[268] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 20 de abril de 1638, AGI, Indiferente General, 1873.

le daba aviso que serían necesarios otros doscientos hombres para guarnecer las cuatro naos mercantas que irían militarizadas en conserva del convoy. El problema radicaba en que la sustracción durante esos meses de la soldadesca perteneciente a las seis compañías del presidio por los ministros de la Armada del Mar Océano había, como añadía el gobernador, dejado a los castillos de Cádiz sin tropas, habiendo que hacer patrullar a la milicia las puertas y murallas.[269] La Junta de Guerra de Indias obligó a la Casa de la Contratación a hacer levas en Sevilla, designando a los capitanes propietarios de las naves mercantes de apoyo. Este procedimiento, burlando la jurisdicción del duque sobre las banderas del presidio de Cádiz, desataría un conflicto competencial con Medina Sidonia, en el que el Consejo de Guerra se alinearía del lado del magnate territorial.[270] Obviamente, la pretensión del IX duque radicaba en el nombramiento personal de unos cabos clientes suyos a semejanza de los capitanes de la capitana y almiranta, y de la infantería de estas compañías.

El asunto de las urcas había envenenado la ya enturbiada colaboración entre el Comercio y la Monarquía en relación con un aparato militar. En un contexto de precariedad a todos los niveles, convergieron en 1639 todas las problemáticas que estaban desguazando lentamente el sistema militar emergido en 1591. Los ataques holandeses en el Caribe no daban tregua y, en 1638 los galeones de la Armada de la Guarda de Carlos de Ibarra resistieron el acoso de *Pata de Palo*, Cornelius Joll, venciéndole. El comportamiento de los bajeles de la Carrera podría asemejarse a un triunfo, pero, de hecho, los holandeses habían minado todavía más las bases de su oponente católico. En los puertos andaluces, en el patio de la Lonja de Sevilla, en las instalaciones de la Contratación dentro del Alcázar, y en el Consejo de Indias en Madrid sabían que cualquier agresión era sinónimo de disrupción. Y en la Carrera de Indias, disrupción era igual a pérdidas económicas para los cargadores, gastos defensivos sobredimensionados y una fiscalidad extraordinaria que terminaba el trabajo que las otras potencias habían dejado a medio hacer. Los galeones de Ibarra pelearon bien, pero habían quedado destrozados y el retorno a España, sin su reparación e invernada, era una insensatez.[271] En la Corte, Felipe IV y sus ministros recobraron la vieja idea de siempre, aprestar una armada que, independientemente del concurso de la Armada de la Guarda anual, pusiese rumbo a las Indias. Con una salvedad, este contingente se formaría con unos objetivos más modestos que antaño, convoyar a las naves de Ibarra y asegurar la plata. En enero de 1639, y sin estar en pie ningún asiento con el Comercio, Madrid encomendaba el buen suceso del apresto y despacho de las «ocho naos de guerra» del socorro de Carlos de Ibarra al capitán general de la Armada de la Guarda, Jerónimo Gómez de Sandoval;[272] a la Casa de la Contratación;[273] y desde meses antes, la ayuda *in situ* de Gaspar Alonso Pérez

[269] Carta de Juan de Velasco Castañeda a Felipe IV, Cádiz, 24 de febrero de 1638, AGS, Guerra Antigua, 1253.

[270] Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 14 de abril de 1639. Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 31 de mayo de 1639, AGI, Indiferente General, 1873.

[271] «Relación de lo que ha habido sobre la partencia de los ocho navíos que han ido de refuerzo a las Indias en busca de don Carlos de Ibarra», s.f., AGI, Indiferente General, 1873.

[272] Real Cédula, Madrid, 19 de enero de 1639, AGI, Indiferente General, 2500, L. 17.

[273] Real Cédula, Madrid, 19 de enero de 1639, AGI, Indiferente General, 2500, L. 17.

de Guzmán, capitán general del Mar Océano y Costas de Andalucía. En efecto, el IX duque fue uno de los personajes involucrados en la empresa, la cual, como de costumbre, acabó sufriendo modificaciones. Inicialmente, Felipe IV había encargado a Medina Sidonia el embargo de cuatro urcas para un programado refuerzo de los galeones de 1639. Como intermediario por excelencia en el territorio, el duque advirtió a Madrid del nocivo efecto sobre el comercio y la industria naval de los expedientes de esta índole. Medina Sidonia convenció al Consejo de Indias de efectuar la compra de los bajeles, pagándose por mano del factor de la Casa, Juan Antonio de Alcázar, una parte de contado y el resto consignado sobre el virrey de México. La orden del rey, por suave que parezca, «que nadie reciba perjuicio», no oculta la coerción de la medida, confiscando unas naves no concebidas para la guerra,

> os encargo toméis este negocio tan por vuestra cuenta que, mediante vuestra buena disposición, se consiga el efecto, procurando reducir a los dueños de las dichas urcas a que efectúen la venta de ellas en la forma que dicha es, y por el menor precio que se pudiere, asegurándoles que la paga será tan cierta y efectiva como lo verán […].[274]

Las urcas del socorro representaban una nueva contrariedad. El arribo de la plata se cifraba en su despacho, pero la incautación de las naves, por compensada que fuese a sus dueños, generaba renovadas dosis de incertidumbre entre el Comercio. Al socavamiento de la entente entre el capital mercantil y la Monarquía se sumaba el colapso logístico y económico. El problema central era «la falta de artillería, armas y municiones, y gente de mar y guerra, y no haber ningún dinero para ello».[275] La retirada por parte de los hombres de negocios del Consulado de la primera línea de la financiación del dispositivo militar, no de acuerdo con el modo de hacer las cosas del régimen de Olivares, empeoraba el curso de la empresa. En abril, el Consejo de Indias lamentaría el bloqueo financiero que padecía la Monarquía ante la incomparecencia de los asentistas, «y después que no hay asiento de avería ni puesto fijo de dinero, como otras veces, se pasa el trabajo que es notorio».[276] Meses antes, en febrero, Jerónimo Gómez de Sandoval subrayaba la que sería la piedra de toque de la operación, la infantería. La Junta de Guerra de Indias, el Consejo de Indias, y las entidades andaluzas habían tramitado con celeridad el acaparamiento de las ocho naves, cuatro urcas «criollas» ahora propiedad de Felipe IV, y otras cuatro alquiladas a empresarios como Fernando Ladrón de Guevara y Pedro Fernández Moreno. La Junta de Guerra de Indias había, en el marco de sus atribuciones, consultado al monarca la nómina de capitanes de mar y guerra y el gobernador del contingente. La identidad de los militares, desde el comandante Francisco Rodríguez de Ledesma, hasta los cabos, con marinos como Pedro Porter de Casanate, Pedro de Arrese Girón, Diego de Narváez o Mateo Lorenzo, exterioriza la relevancia de la misión, Tabla 9.[277]

---

[274] Real Cédula, Madrid, 27 de noviembre de 1638, AGS, Varios-Medina Sidonia, 278-2. f. 307.

[275] «Relación de lo que ha habido sobre la partencia de los ocho navíos que han ido de refuerzo a las Indias en busca de don Carlos de Ibarra», s.f., AGI, Indiferente General, 1873.

[276] Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 11 de abril de 1639, AGI, Indiferente General, 1873.

[277] «Relación de gente de infantería que va embarcada en los ocho bajeles de guerra que, por orden de S.M., ha aprestado el señor don Jerónimo Gómez de Sandoval, capitán general de la Real Armada de

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

Navío	*Propietario*	*Capitán*	*Compañía*	*Lugar de recepción*	*Soldados viejos*	*Bisoños*
Jesús María	El rey o un particular	Diego de Narváez	92	Santa Catalina	17	75
Nuestra Señora de la Concepción	Fernando Ladrón de Guevara	Pedro Arrese Girón	98	-	14	84
San Diego	Pedro Fernández Moreno	Pedro Porter y Casanate	89	Santa Catalina y San Sebastián	8	81
San José y San Antonio	Diego del Pozo y Alonso Rendón	Pedro Jiménez de Ayllón	84	Santa Catalina y San Sebastián	9	75
Elector	El rey	Bernardo Garcerán	80	Santa Catalina y San Sebastián	13	67
Hércules	El rey	Bernardo Hurtado de Término	96	Santa Catalina y San Sebastián	17	79
San Nicolás	El rey	Alonso Pérez de Valdés	111	Santa Catalina y San Sebastián	17	94
La Biga	El rey	Mateo Lorenzo	103	Santa Catalina	26	77
TOTAL			753	*TOTALES*	121	632

Estos capitanes propietarios de la Carrera de Indias habrían de reclutar la infantería, pero se temía que el tiempo se les echase encima y esta no poseyese la calidad necesaria. De las 746 plazas del refuerzo, era apropiado que por lo menos 250 fuesen «gente vieja» del presidio de Cádiz,[278] completándose el número con los bisoños encerrados en los castillos y los voluntarios del batallón de las compañías de milicia de Sevilla, de los solteros y otras levas.[279] Por desgracia, el resultado del reclutamiento fue desfavorable para los capitanes propietarios, algo previsto por la Junta de Guerra de Indias, la cual había puesto sobre el tapete una solución de excepción. Los 700 infantes introducidos en las urcas, para despropósito de las frustradas levas de la Junta de Guerra de Indias y reprensión de Felipe IV a Medina Sidonia, cabeza detrás de la operación, fueron casi en su totalidad sacados de la leva de la Junta de Coroneles (Jiménez Moreno, 2021: 47-85). Dicho levamiento tenía por objeto proveer 1.500 soldados que el asentista militar Benjamin Wright transportaría de Cádiz a

la Guardia de la Carrera de las Indias, que este presente año va a ellas por su real tesoro y hacienda de particulares. Los cuales se hicieron a la vela a once de este presente mes para ir a engrosar la Armada [de la Guarda] del cargo del señor almirante general don Carlos de Ibarra […]», Pedro Marín de Armendáriz, Cádiz, 24 de marzo de 1639, AGI, Indiferente General, 1873.

[278] «Relación de lo que ha habido sobre la partencia de los ocho navíos que han ido de refuerzo a las Indias en busca de don Carlos de Ibarra», s.f., AGI, Indiferente General, 1873.

[279] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 7 de febrero de 1639. Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 11 de abril de 1639, AGI, Indiferente General, 1873.

Dunquerque.[280] Lo que Felipe IV no pudo prever es que la Junta de Guerra de Indias y Medina Sidonia llenarían las urcas con estos bisoños sin otorgar recorrido a las reclutas de la Carrera, haciendo peligrar el socorro de Flandes.

De los 2.700 hombres adentrados en la plaza gaditana entre enero y mayo de 1639, en su mayor parte vinculados a la actividad reclutadora de la Junta de Coroneles, 598, el 22%, acabaron dando con sus huesos en las urcas de Francisco Rodríguez de Ledesma. Como se observa en el Gráfico 5, esta infantería se había levantado predominantemente en la Baja Andalucía, aunque la había también del reino de Granada y La Mancha.[281] Estos hombres, arracimados en los castillos de Santa Catalina y San Sebastián, fueron recibidos por los capitanes de mar y guerra de las urcas.[282] La maniobra, tras el correctivo prorrumpido a la Junta de Guerra de Indias por Felipe IV, acusándola de desbaratar la leva de Flandes y arruinar a la Monarquía, sería poco menos que calificada como un desastre por el Consejo de Indias.[283] En último término, el desvelo logístico no se emplearía en el que debía haber sido su cometido, el refuerzo de los galeones de Carlos de Ibarra. Las urcas invernarían en América con la armada de Jerónimo Gómez de Sandoval, provocando gastos de mantenimiento complementarios.[284] La Junta de Guerra de Indias y, por extensión, el Consejo de Indias, habían tomado para sí los soldados de la Junta de Coroneles y resto de levas y, de alguna forma, tendría que compensarse esta apropiación. Tras una sucesión de deliberaciones, concurriendo una comisión que integraba a la Junta de Guerra de Indias y la Junta de Coroneles, en junio se decidió la repartición de 25.000 ducados por avería gruesa de los caudales de la Armada de la Guarda de Jerónimo Gómez de Sandoval.[285] El coste total en que se calculó el despacho de los ocho navíos de refuerzo fue de 400.000 ducados (Díaz Blanco, 2012: 164).

[280] Carta de Pedro de Villanueva a Fernando Ruíz de Contreras, Madrid, 19 de marzo de 1639. Decreto de Felipe IV dirigido al conde de Castrillo, Madrid, 16 de marzo de 1639. AGI, Indiferente General, 1873.

[281] «Relación de la gente que ha entrado en este presidio de Cádiz, desde 23 de enero pasado de este año, hasta 23 de este presente mes de mayo inclusive […]», Francisco Lorenzo de Losada y Diego Ruíz de Villegas, Cádiz, 23 de mayo de 1639, AGS, Guerra Antigua, 1261.

[282] «Relación de gente de infantería que va embarcada en los ocho bajeles de guerra que, por orden de S.M., ha aprestado el señor don Jerónimo Gómez de Sandoval, capitán general de la Real Armada de la Guardia de la Carrera de las Indias, que este presente año va a ellas por su real tesoro y hacienda de particulares. Los cuales se hicieron a la vela a once de este presente mes para ir a engrosar la Armada [de la Guarda] del cargo del señor almirante general don Carlos de Ibarra […]», Pedro Marín de Armendáriz, Cádiz, 24 de marzo de 1639, AGI, Indiferente General, 1873.

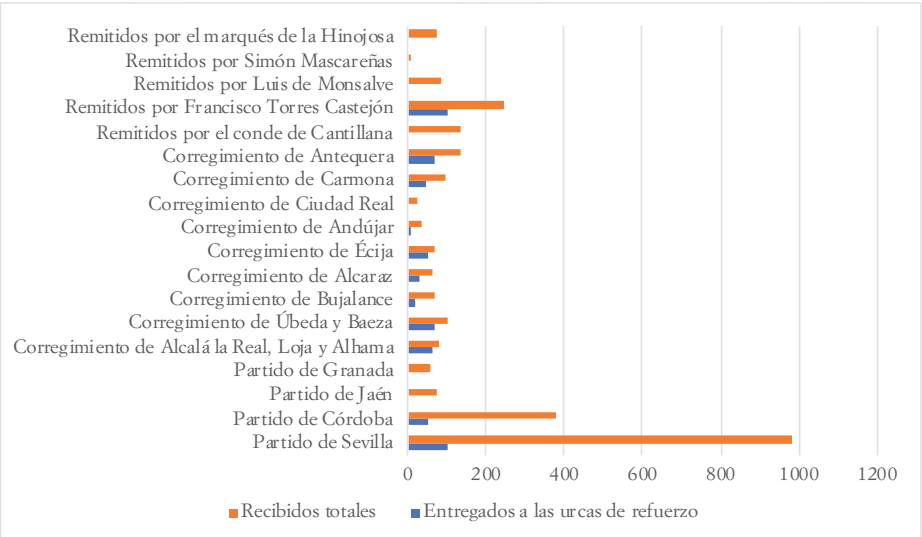
[283] Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 11 de abril de 1639, AGI, Indiferente General, 1873.

[284] Carta de Juan de la Calle a Pedro de Villanueva, Sevilla, 5 de julio de 1639, AGS, Guerra Antigua, 1258.

[285] «Relación de lo que ha pasado sobre la satisfacción de los 700 soldados que se embarcaron en los ocho navíos de refuerzo del cargo de don Francisco [Rodríguez] de Ledesma y 200 en la armada de don Jerónimo [Gómez] de Sandoval», s.f., AGI, Indiferente General, 1873. Carta de Juan de la Calle a Pedro de Villanueva, Sevilla, 5 de julio de 1639, AGS, Guerra Antigua, 1258.

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



En enero, la Junta de Guerra de Guerra de Indias remitió a la Andalucía Occidental un ramillete de cédulas dirigidas a varios agentes de gobierno del reino: al asistente y regente de Sevilla, conde de Salvatierra; a Bartolomé Morquecho, presidente de la Casa de la Contratación;[286] al duque de Medina Sidonia, capitán general del Mar Océano y Costas de Andalucía; al corregidor y capitán a guerra de Jerez de la Frontera; al alcalde mayor de El Puerto de Santa María; al gobernador de Cádiz, Juan de Velasco Castañeda; y al obispo de Cádiz.[287] En todas ellas se les azuzaba para que, entre los poderosos de la Baja Andalucía y los comercios de Sevilla y Cádiz, se recabase los 400.000 ducados de empréstito con que adelantar esa liquidez dañada sin el asiento de la avería. El asistente, García Sarmiento de Sotomayor, enunciaba al Consejo de Indias en marzo que la urbe hispalense, la cual había de juntar 134.000 de los 400.000 ducados, no estaba para más préstamos, «así por los cortos caudales y la falta de gente de aquella ciudad, como por lo que embaraza el empréstito de plata que nuevamente ha mandado V.M. se pida».[288] En otras palabras, el asistente se erigía en portavoz de la capital y precisaba, por si en Madrid padecían alguna amnesia selectiva, que Sevilla aún se las arreglaba para reponerse del medio millón de

[286] Real Cédula, Madrid, 19 de enero de 1639, AGI, Indiferente General, 2500, L. 17.

[287] Reales cédulas al duque de Medina Sidonia, corregidor y capitán a guerra de Jerez de la Frontera, alcalde mayor de El Puerto de Santa María, gobernador de Cádiz y obispo de Cádiz, Madrid, 20 de enero de 1639, AGI, Indiferente General, 2500, L. 17.

[288] Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 10 de marzo de 1639, AGI, Indiferente General, 1873.

ducados que Juan Lucas Palavesín se había llevado de la Sala del Tesoro de la Casa de la Contratación (Díaz Blanco, 2012: 162-163).

Las urcas de 1639 fueron un alarde de recursos en una coyuntura en que no mediaba un asiento de la avería. La potencialidad financiera se había alargado otra vez más allá de lo que aconsejaba la prudencia económica, aunque, paradójicamente, Corona y Consulado se reconciliarían en 1640, sellando un asiento *interruptus* en 1642. Ya no habría, tras el socorro a Carlos de Ibarra en 1639, más expediciones militares fuera de la lógica rítmica del régimen de armadas y flotas. El truncamiento del asiento de 1642 fue el cierre del ciclo militarista inaugurado en la Carrera de Indias desde el segundo tramo de los veinte, aquel que se incardinaba con la política *reputacionista* patrocinada por Olivares y refrendada por el Rey Planeta, «que supeditaba todo al desarrollo al desarrollo de la guerra en Europa» (Díaz Blanco, 2012: 161).

Los Gráficos 2 y 3 demuestran que el desplome del músculo militar –tanto en bajeles de guerra de elevado porte como de infantería de marina– fue también en paralelo con la pérdida de favor de Felipe IV hacia su otrora todopoderoso ministro y el breve ministerio de su primero hechura y posteriormente opositor, el conde de Castrillo. Una reducción de recursos en sintonía con lo que Castrillo esperaba lograr, «la normalización del comercio transatlántico como fundamento de una Monarquía en peligro de irse a pique» (Díaz Blanco, 2012: 161). Consabida la ligazón que mantuvieron –al menos hasta algunos años después de la caída de Olivares– el sector *castrillista* y el Consejo de Indias con los elementos más sobrepujantes del Consulado, no es de extrañar que el rebajamiento de las expectativas defensivas fuese hasta cierto punto una efímera concesión al empobrecido Comercio. Y a menos galeones, soldados del Tercio de Galeones y refuerzos, menos servicios parafiscales y un porcentaje fiscal de avería más benigno para el despliegue de la actividad mercantil, aunque ninguno de estos propósitos se dilataría mucho más allá de 1647. El tipo de avería, que entre 1643 y 1646 fue de un 12% –porcentaje de por sí alto si se compara con el 6% de los «buenos tiempos» de Felipe III y Felipe IV– tornó por sus fueros tradicionales en 1647, 18,24% (Serrano Mangas, 1989: 299). En los cincuenta, con tipos aún más alcistas, el sueño de Castrillo de seducir a los cargadores para que volviesen a registrar sus mercaderías se esfumó. Tampoco la fiscalidad extraordinaria, reiniciada en 1645 al compás del, no es casualidad, ocaso del ministerio del estadista cordobés (Díaz Blanco, 2012: 195-210). Con todo, a largo plazo, es poco probable que ni en el conde de Castrillo ni en ningún hombre de estado contemporáneo del Madrid de los cuarenta estuviese el ánimo de disminuir los efectivos militares *sine die*. Ya en 1647, el mismo conde de Castrillo bajó a Andalucía a sondear si existía un interés favorable entre los cargadores a pagar una renovación de la armada (Díaz Blanco, 2012: 197). Y es que el decrecimiento del poderío militar no acepta reconsideraciones. En 1643, los galeones de la Armada de la Guarda fueron ocho; en 1644, doce; en 1645, cuatro galeones y ocho urcas prestadas por la Armada del Mar Océano, menoscabando la capacidad operativa de esta formación en la guerra con Francia;[289] y desde 1646, lo

[289] Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 22 de enero de 1642, AGS, Guerra Antigua, 3205. «Relación de los navíos que de cuenta de la Armada del Mar Océano se han entregado a los ministros de

corriente es que no pasase de los seis galeones. Después de 1645, la infantería de la Armada de la Guarda osciló en torno a los 700 hombres, no resurgiendo a números más elevados hasta la Armada de la Guarda de Villarrubia de 1658 en adelante. Fruto en parte de estas circunstancias, en 1650, Felipe IV, «por cuanto por los accidentes del tiempo se ha reducido el número de galeones de mi Armada de la Guarda de la Carrera de Indias a sólo seis incluso el patache de la Margarita», ordenaba la reformación de todas las compañías del Tercio de Galeones salvo seis.[290]

LAS CONSECUENCIAS DEL CICLO BÉLICO PARA LA CONSTRUCCIÓN NAVAL Y LA ARMADA DEL MAR OCÉANO

Pero, retornando a las palabras de Felipe IV, ¿cuáles eran aquellos «accidentes del tiempo» que habían acortado los galeones disponibles para la Armada de la Guarda? Hay razones de sobra para hipotetizar que el incremento del tipo fiscal de la avería durante el ciclo militarista, y la fiscalidad extraordinaria asociada a las ofensivas españolas en Centroeuropa contribuyeron, en pocos años, a desgastar el número de navíos de guerra para la Carrera de Indias. Imponer una política fiscal desaforada sobre el capital comercial era, por lo demás, también en lo concerniente a la industria naval, una desafortunada decisión. Como ya se adelantó, el resurgimiento naval hispánico se basó en el juego de equilibrios practicado entre la Monarquía y las oligarquías cantábricas desde fines del reinado de Felipe III. Ese juego de equilibrios no era otro sino el programa de asientos constituidos con las distintas provincias cantábricas y atlánticas: Guipúzcoa, Vizcaya, las Cuatro Villas o Galicia. Merced a estos asientos (Thompson, 1981 [1976]: 245-246), el rey ofrecía a los contratistas particulares toda una serie de contrapartidas destinadas a incentivar la construcción naval fuera del modelo de administración directa (Pajuelo Moreno, 2021: 122). Felipe III y Felipe IV dispensaron préstamos de contado para que los navieros norteños labrasen sus naves, las aprestasen y pagasen las soldadas a la gente de mar (Thompson, 1981 [1976]: 245-246; Rahn Phillips, 1991: 41-48; Meehan Hermanson, 2003: 79-112), aunque el dinero no siempre fluyese y los asentistas hubieran de dotarse de fuentes crediticias alternativas.[291] En contraposición con el más o menos superficialmente meritocrático sistema de designación de generalatos, almirantazgos y capitanías imperante en la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, los asientos concertados con los hombres cantábricos les granjeaban, en teoría, la posibilidad de ser los cabos de sus propias navíos o nombrar a deudos y allegados que les sustituyeran. A cambio de estas granjerías, los

---

Indias para navegar en ellas, desde el año de 1642 a esta parte, con declaración del tiempo que corrieron por cuenta del de Indias, y el paradero de cada bajel», Francisco Salmón y Sebastián de Rivero, Cádiz, 2 de mayo de 1660, AGS, Guerra Antigua, 3441.

[290] «Reformación de seis compañías del Tercio de infantería de la Armada de las Indias y nombramiento que V.M. ha hecho de los capitanes que quedan con servicio», Madrid, 1 de marzo de 1650, AGI, Indiferente General, 2502, L. 22.

[291] El capitán de mar y guerra Gaspar de Carasa construyó y arrendó a la Armada del Mar Océano un galeón y un patache en la década de los veinte, adeudándole el rey buen número de soldadas. Carta de Gaspar de Carasa a Antonio González de Legarda, Cádiz, 6 de diciembre de 1626, AGI, Indiferente General, 1149. Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 27 de abril de 1629, AGS, Guerra Antigua, 3153.

fabricantes se comprometían a saldar el préstamo en el transcurso de los cuatro años posteriores a la erección del bajel descontándose de los sueldos percibidos, mientras estos servían en la Armada del Mar Océano. Los asentistas, siempre y cuando se ciñesen a las ordenanzas de diseño de galeones, obtenían un subsidio con el que espolear el crecimiento de la flota; la Monarquía engrosaba la Armada del Mar Océano; y, al expirar los acuerdos, los dueños de los bajeles los usaban de mercantes –algo acorde a la doctrina mercantilista del *olivarismo* y la Junta de Armadas– o se prorrogaban los asientos. Estas fórmulas eran extensibles a la Carrera, sirviendo estos galeones en la Armada de la Guarda o como capitanas o almirantas de las flotas e (Meehan Hermanson, 2003: 79-112), incluso, tras los asientos, incorporándose al buque comercial. Hasta aquí, el sistema de asientos parece ventajoso e intachable, movilizando el capital privado en dirección a los intereses de la Monarquía y cimentando los pilares de una numerosa flota mercante.

Sin embargo, en la Carrera de Indias este modelo empezó a agrietarse al tiempo que la escalada militarista se intensificaba en la segunda mitad de los veinte. Algunas pistas para averiguar los motivos de la recesión del capital privado de la industria naval vinculada al aparato militar se infieren del caso concreto del propietario del galeón Nuestra Señora del Juncal, naufragado en 1631, Antonio de Ubilla. Ubilla era, en toda su expresión, un hombre de la Monarquía, polifacético, procedente de la élite de Fuenterrabía y perteneciente a un linaje implicado en el engranaje militar también en la segunda mitad del XVII, con el almirante Ignacio de Ubilla, y aun en el XVIII, con el hijo de este, el general Juan Bautista de Ubilla, vecino de El Puerto de Santa María. Antonio de Ubilla compaginaba su labor como munícipe hondarribitarra con el comercio, desempeñándose como escribano mayor, regidor, encargado de las pesquerías, etc.; mientras, urdía una red comercial y familiar cuyos capilares llegaban a Madrid, Cádiz y Sevilla. A la par, fue veedor y contador de la gente de guerra del presidio, veedor y contador de la gente de guerra de la provincia de Guipúzcoa, y contador de la Artillería de esta circunscripción foral. En 1625, poseía una zabra de 38 toneladas y, entre 1622 y 1623, se lanzó a la construcción del Nuestra Señora del Juncal, en el que invirtió toda su hacienda y la de su esposa. El galeón de Ubilla costó un total de 14.500 ducados y, pese a que, primordialmente, había sido él quien había actuado como capitalista mayoritario de la empresa, lo cierto es que esta fue apoyada por otro apellido fuertemente involucrado con la Carrera de Indias en la primera y en la segunda mitad del siglo, los Casadevante. Los primos de Ubilla, Miguel y Antonio de Casadevante, quienes eran, a su vez, hermanos del capitán del Tercio de Galeones, Juan de Casadevante,[292] aportaron 34.540 reales de plata para el galeón de su consanguíneo.

En la primera mitad del XVII, la empresa comercial había de sobreponerse a la militar para ser rentable, y una evidencia de ello es que tanto el diseño como el propósito fundamental con el que Antonio de Ubilla concibió el Nuestra Señora del Juncal era mercantil, no naval. En 1622, Felipe IV había emitido una real cédula para promover la creación de una escuadra guipuzcoana que se agregase a la Armada del

[292] «Juan de Casadevante. Su testamento», Cádiz, 9 de abril de 1623, AHPC, PC, 4187, 413v.-418v.

Mar Océano, de la que plausiblemente Ubilla se benefició indirectamente haciendo acopio de pertrechos y aderezos foráneos a bajo precio. Pero, de hecho, el contador de Fuenterrabía no firmó ningún asiento con la Monarquía y, después de su botadura, dejó muy claras sus expectativas para con la nave. Otorgó cartas de poder a diversos individuos cercanos a la familia para que lo vendieran en su nombre, lo que no sucedería al ser admitido como galeón mercante en varias flotas. No obstante, entre 1625 y 1629, la empresa de Ubilla con el galeón fue un completo desastre, y es que no solamente no fue capaz de vender la nave, sino que esta tampoco entró en el buque de las flotas, lo que le generó pérdidas de más de 8.000 ducados. La situación del vasco permite comprender los defectos del tráfico de la Carrera de Indias bajo el régimen de «monopolio compartido»: comercio graduado y pautado por el régimen de flotas y, por ende, pobres alicientes para la construcción naval. En un contexto poco propicio, en que los mercaderes intentaban especializarse en la cargazón de mercaderías menos pesadas, más baratas de fletar, que ocupaban menor espacio y eran más ligeras, los textiles.

Hacia 1630, la carestía de embarcaciones impelió a los administradores del asiento de la avería (Serrano Mangas, 1989: 36-39) –de no funcionar el arrendamiento del derecho, hubiera sido concertado con la Casa de la Contratación– a embargar el Nuestra Señora del Juncal y firmar con el apoderado de Ubilla, Juan de Casanova, el arrendamiento del navío. La acción demuestra que las cosas no iban del todo bien ni para un fabricador como Ubilla, empantanado con un galeón del que no conseguía sacar ningún aprovechamiento económico y ni por asomo venderlo; ni para los administradores de la avería y la Casa de la Contratación, sin apenas dinero en la bolsa tras los esfuerzos que se venían dando desde 1627 y sin un «parque» de galeones propicio para la empresa. El de Antonio de Ubilla no era un galeón de guerra, destinándose para este menester, el de almiranta de Nueva España, debido a que otras naves más adecuadas se habían dedicado a la Armada de la Guarda. Las capitanas y almirantas de Nueva España, dada la menor importancia de las remesas novohispanas en comparación con las de Tierra Firme, fueron las primeras afectadas en la suavización de los criterios de elección de navíos. Con todo, para Ubilla – como lo había sido para empresarios como Martín Sáenz de Ubago o Gaspar de Vargas durante el reinado de Felipe III– este tipo de arrendamientos podía acabar siendo un negocio positivo. Desgraciadamente para el fabricador, no lo fue; tras acabar en el fondo del mar Caribe el Nuestra Señora del Juncal y la práctica totalidad de su tripulación en 1631 (Serrano Mangas, 2012), los Ubilla quedaron en la ruina, asfixiados por el siniestro, la poquedad del arrendamiento y beneficiarios de una triste compensación del sueldo del galeón de 15.625 reales (Meehan Hermanson, 2003: 79-112). Pasarían más de treinta años para que sus herederos probasen fortuna ahí donde Antonio de Ubilla había fracasado.

El estudio de caso del Nuestra Señora del Juncal expone el caleidoscopio de factores, algunos sobradamente conocidos y de naturaleza estructural, que desincentivaban la construcción naval orientada a la Carrera de Indias. Para mantener el ritmo de la guerra, las instituciones formales e informales de la Carrera y de la Monarquía habrían de haber incentivado aún más la fábrica de naves, pero la oferta no se correspondió con la demanda. En 1628, Benavides Bazán entregó a los holandeses algo

más que los tesoros mexicanos, perdiendo quince navíos (Meehan Hermanson, 2003: 79-112). En la década de los treinta, con dificultad, los beneficios de los cargadores se redirigirían a la construcción de galeones. Es verdad que durante el reinado de Felipe IV la propaganda monárquica se vanagloriaría en el discurso ante las Cortes de Castilla de 1626 de que, bajo las banderas del Rey Católico navegaban 130 navíos de guerra; y aún en 1637 Olivares afirmaba tener 150 buques listos para el combate. Se hicieron, bajo la batuta de la Junta de Armadas, asientos en la cornisa cantábrica, Flandes, Cataluña, Nápoles y las Indias (Stradling, 1992). Algunos de estos asientos fueron financiados por los banqueros portugueses en los que Olivares había depositado su confianza tras la quiebra de la Real Hacienda en 1627.

Pero, conforme el decenio de los treinta continuaba, las «circunstancias» referidas por Felipe IV empeoraron. Una decena de galeones se hundieron en aguas tropicales esos años (Rahn Phillips, 1991). Frente a estas adversidades y el tensionamiento militar, el modelo español no dio más de sí. La incautación y consecuente provisión de bajeles de guerra para la Armada de la Guarda y las capitanas y almirantas de Nueva España y Tierra Firme a finales de los veinte y a lo largo de los treinta se había convertido en un procedimiento dañino para los propietarios a los que se embargaban. Ni los administradores de la avería, como tampoco los jueces oficiales de la Casa de la Contratación, se caracterizaban ya por un pagamento riguroso de los sueldos de los navíos que requisaban y arrendaban a sus dueños. Consiguientemente, hombres como Antonio de Ubilla gastaban tantísimo en el apresto y despacho de sus naos que su liquidez se agotaba antes de poder siquiera emprender la fábrica de nuevas tandas de galeones (Meehan Hermanson, 2003: 79-112). Pero, si se tiene en cuenta que a los arrendadores de época de Felipe III les fue relativamente bien, y que hasta militares como Tomás de Larraspuru y Francisco Díaz Pimienta penetraron en la construcción naval (Hernández Rodríguez, 2023b: 141-174), eso significa que las circunstancias estructurales que rodeaban a la Carrera fueron algo más benévolas con anterioridad. Nuevamente, habría de preguntarse si el alzamiento del tipo fiscal de la avería y la fiscalidad extraordinaria, progresivamente, arrancaron un capital que, en el pasado, los asentistas sí invertían en la renovación de la marina mercante. En un círculo vicioso, al potenciarse el fraude, el incremento de la avería y la fiscalidad extraordinaria causaron una paulatina merma en el registro que, en última instancia, hizo disminuir la percepción en concepto de avería de que se nutrían las administraciones a la hora de resarcir a los dueños de los galeones de guerra.

Algunos de los estadistas al servicio de Felipe IV comprendían que el poder naval transoceánico dependía del buen estado de forma del capital comercial bajoandaluz, aquel tan agobiado entre 1627 y 1642. El traslado del conde de Castrillo a Sevilla en 1647 apuntó en esta dirección, confirmando las tradicionalmente buenas relaciones entre el aristócrata cordobés y el Comercio. En febrero de 1648, la Monarquía y el Consulado cerraban un asiento por el que esta corporación se obligaba a la financiación y administración de la fábrica de doce galeones para la defensa militar de la

Carrera.[293] El asiento comportaba la inversión de toda una serie de cargas fiscales –es decir, gravámenes añadidos sobre la contratación–, entre ellas, el 1% de toneladas,[294] y permisiones de embarque en los galeones de guerra,[295] en la construcción de las dichas naves. Pero la marcha del asiento demostró una vez más la profunda brecha entre las aspiraciones del Consulado, proclive a emplear los dineros en la construcción naval a fin de resguardar sus intereses mercantiles; y los objetivos de Felipe IV. La gestión de la fábrica de los bajeles se sustrajo al Consulado, dejando la Monarquía a los cargadores como única misión cobrar los efectos del asiento. A resultas del opaco manejo de los fondos, «los hombres de negocios temían que el caudal se aplicase a asuntos desconectados de la construcción naval» (Serrano Mangas, 1992: 89 y 123-125). Y no andaban errados, puesto que durante treinta años estas partidas se detrajeron de su finalidad original, como admitía el Consejo de Indias en los setenta,

> Y como quiera que a los principios hubo gran dificultad en vencer y allanar las que se ofrecían en poner corrientes y cobrables los efectos que se consideraron por convenientes. Sin embargo, de que algunos estaban efectos y aplicados a la fábrica de bajeles desde el año de 1648; que el Consulado y Comercio de Sevilla se encargó de la de doce galeones. Lo cual no tuvo efecto por haber S.M. aplicado su procedido al socorro de otras necesidades.[296]

Esta política tuvo fatales consecuencias para la industria naval hispana. Si ya el capital bajoandaluz no era un motor de la construcción naval, habría que buscar los navíos de guerra en otra parte. Esa otra parte fue la Armada del Mar Océano (Serrano Mangas, 1989: 48-53; Meehan Hermanson, 2003: 79-112), y el trasvase de unidades de esta formación a la Carrera de Indias tuvo un efecto perverso tanto en la accidentalidad de las flotas y sus costes (Serrano Mangas, 1991; Pérez-Mallaína, 2015), como en la andadura de la industria cantábrica (Odriozola Oyarbide, 1994: 3-41) y la operatividad naval en el Mediterráneo. Entre 1620 y 1648, los ministros de la Armada del Mar Océano prestaron a la Casa de la Contratación alrededor de 37 navíos, de los que 28 fueron galeones y el resto urcas.[297] Más fehacientes son los datos para el arco entre 1642 y 1660, esto es, los años en que el aparto naval fue más exiguo y se fraguó la remodelación de su financiación (Tabla 10). Según los oficiales

[293] «Asiento y capitulación sobre la fabricación de los doce galeones», Madrid, 7 de febrero de 1648, AGI, Indiferente General, 2502, L. 21.

[294] «Para que lo procedido del uno por ciento de toneladas se entregue al prior y cónsules de Sevilla para que lo distribuyan en los efectos que aquí se dice, y lo que sobrare, en la fábrica de los doce galeones que se han de hacer para la navegación de las Indias», Madrid, 7 de febrero de 1648, AGI, Indiferente General, 2502, L. 21.

[295] «A la Casa de la Contratación de Sevilla, que dé las órdenes necesarias para que se entregue al prior y cónsules de aquella ciudad lo que procediere de las permisiones que se conceden para cargar en las naos capitana y almiranta de la flota de Nueva España, para que sirva para la fábrica de los doce galeones que se han de hacer para el Avería», Madrid, 7 de febrero de 1648, AGI, Indiferente General, 2502, L. 21.

[296] «Relación de los navíos que se han fabricado por cuenta de S.M. y de los que se han comprado fabricados desde el año de 1675 y de los que se trata de fabricar para las armadas de la Carrera de Indias y efectos aplicados para ello», Madrid, 10 de febrero de 1679, AGI, Indiferente General, 1493.

[297] Desgraciadamente, no se menciona claramente ni el arco temporal en que se comprendieron estos préstamos ni la fuente de que los extrajo (Serrano Mangas, 1989: 50).

del sueldo de la Armada del Mar Océano, en aproximadamente una década, fueron prestados 28 navíos, de los que la Casa de la Contratación devolvió 14 y dejó otros tantos sin restituir.[298] Habida cuenta que, luego de la derrota de las Dunas, el número de unidades efectivas de la Armada del Mar Océano osciló entre las 20-24, el balance de estas cesiones en diez años es todo menos insignificante. En algunos periodos estas transferencias eran trascendentales, como en 1645, cuando seis de las ocho urcas de la Armada de la Guarda de Pedro de Ursúa se entregaron entre noviembre y diciembre de 1644. Estas transferencias tenían mucho de cesión a fondo perdido, por el naufragio de estas embarcaciones a causa de las inclemencias transatlánticas. En 1656, uno de estos navíos, el galeón Nuestra Señora de las Maravillas al mando de Matías de Orellana, se hundió en las Bahamas (Serrano Mangas, 1991; Pérez-Mallaína, 2015).

Por dos consultas de la Junta de Armadas de 20 y 22 de enero de 1642, precisamente coincidentes con la fecha de inicio de la lista de transferencias, es calibrable el impacto indirecto de la fiscalidad extraordinaria aplicada en la Carrera de Indias sobre la Armada del Mar Océano. Los conformantes de la Junta de Armadas se quejaban de que, desde los años treinta a esta parte, la Armada del Mar Océano no hacía sino transferir algunos de sus mejores galeones a la Carrera, con nefastas consecuencias para las armas del Rey Católico en aguas europeas. Estas peticiones, ante la necesidad de plata con la que sostener el sistema imperial, habían cedido ante cualquier otra consideración. Todas las fábricas de galeones estaban cubriendo las bajas en la Carrera de Indias, mientras que a la Armada del Mar Océano no le estaban quedando más que urcas inútiles para enfrentamientos de envergadura. Pero lo más lacerante es que ni el Consejo de Indias ni la Junta de Guerra de Indias estaban divirtiendo asignación alguna en la fábrica de galeones específicos para los viajes oceánicos. Este trasiego de bajeles no estaba reportando montante compensatorio alguno, aun cuando el rey había ordenado que la Casa de la Contratación diese a la Armada del Mar Océano unos 4.000 ducados de sueldo por cada unidad destinada a los galeones de la plata o las capitanas y almirantas. Sin tan siquiera este moderado flujo de dinero, se estaban teniendo que suspender asientos de construcción de navíos.[299]

Tabla 10

Transferencias de navíos de la Armada del Mar Océano a la Carrera de Indias (1642-1660)

Nombre	*Tipología*	*Entrega*	*Devolución*
San Marcos	Galeón	26-3-1642	13-9-1645
San Nicolás	Urca	26-3-1642	No devuelta
Santiago de Galicia	Galeón	27-3-1642	13-9-1645

[298] «Relación de los navíos que, de cuenta de la Armada del Mar Océano, se han entregado a los ministros de Indias para navegar en ellas desde el año de 1642 a esta parte con declaración del tiempo que corrieron por cuenta de Indias y el paradero de cada bajel en esta manera», Francisco Salmón y Sebastián de Rivero, Cádiz, 2 de mayo de 1660. «Relación de los bajeles que, de cuenta de la Armada del Mar Océano se han entregado de diez años a esta parte a los ministros de Indias para navegar a ellas y su paradero […]», Francisco Salmón y Sebastián de Rivero, Cádiz, 14 de mayo de 1660, AGS, Guerra Antigua, 3441.

[299] Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 20 de enero de 1642. Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 22 de enero de 1642, AGS, Guerra Antigua, 3205.

Nombre	*Tipología*	*Entrega*	*Devolución*
San Genaro	Galeón	28-3-1642	13-9-1645
San Jerónimo de Nápoles	Galeón	28-3-1642	27-3-1645
Santiago de Nápoles	Galeón	23-4-1642	No devuelto
Santa Ana María	Galeón	21-8-1642	26-5-1646
Nuestra Señora de la Natividad	Galeón	17-4-1643	No devuelto
La Encarnación	Galeón	17-4-1643	No devuelto
San Felipe	Galeón	18-4-1643	1-12-1654
San Miguel	Urca	31-5-1644	8-3-1647
Convoy San Pedro de la Espada	Galeón	31-5-1644	26-5-1645
San Juan Evangelista	Urca	24-11-1644	8-3-1647
San Jerónimo	Urca	24-11-1644	No devuelta
San Francisco Javier	Urca	25-11-1644	12-3-1648
San Carlos	Urca	1-12-1644	7-3-1647
Armas de Polonia	Urca	1-12-1644	No devuelta
El Ángel San Gabriel	Urca	1-12-1644	12-4-1648
Nuestra Señora de las Maravillas	Galeón	23-11-1651	No devuelto
San Juan Evangelista	Urca	23-11-1651	1-3-1654
San Felipe	Galeón	1651	1652
Nuestra Señora de las Maravillas	Galeón	1652	1653
San Juan Evangelista	Urca	1652	1653
San Felipe	Galeón	1653	1654
Nuestra Señora de las Maravillas	Galeón	1654	Naufragado
San José	Galeón	8-1-1654	No devuelto
Santa Teresa de Jesús	Galeón	27-3-1658	No devuelto
San José	Galeón	1658	No devuelto

Capítulo V

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

El modelo de financiación del aparato militar fraguado entre fines del XVI y los albores del XVII entró en barrena en la década de los cuarenta.[300] El recurso de los cargadores a Indias al infrarregistro en todas sus vertientes se intensificó en el transcurso del ministerio de Olivares, impulsado por la fiscalidad extraordinaria y el incremento de los costes defensivos. Unos costes plasmados en múltiples «averías gruesas»– que, si bien se sustanciaron en una relativa solidez del régimen de armadas frente al enemigo, estaban a la postre comprometiendo el sentido mismo de la Carrera y su viabilidad. La militarización contribuyó a exacerbar la brecha entre el Comercio y la Corona. Y, en una suerte de punto de no retorno, consumado entre los años veinte y treinta, el pacto tácito entre estos dos actores, ese compromiso público-privado que sustentaba el sistema de armadas, entró en quiebra. Los comerciantes, agobiados por la fiscalidad, se desentendieron de las exigencias defensivas y, por ende, de una tributación a la que percibían como una losa inútil.

En apenas un decenio quedó perfectamente configurada una ecuación llamada a desgastar las bases financieras y contractuales que cimentaban la Carrera de Indias: las incesantes exigencias defensivas elevaban la avería yendo, comúnmente, acompañadas de imposiciones parafiscales. Esto, en consecuencia, aumentaba el fraude y enflaquecía los ingresos en concepto de avería. A los arrendatarios, esto es, los administradores de la avería, o a la Casa de la Contratación, les tocaba aumentar una vez más los tipos, en un círculo vicioso, una vorágine fiscal y militar de la que ni la Monarquía ni el Consulado de Cargadores a Indias supieron salir. El ápice de la crisis tendría lugar en 1642, con la suspensión del que sería el último asiento de la avería. El regreso a la administración directa del derecho de la avería por la Casa de la Contratación sería considerado como una de las coyunturas más confusas de la historia de los aprestos (Díaz Blanco, 2012: 222).

[300] Algunos elementos de este capítulo han sido desarrollados a partir de una publicación previa por parte del autor (Hernández Rodríguez, 2023b: 141-174).

LAS TRANSFORMACIONES EXPERIMENTADAS POR LA CARRERA DE INDIAS EN EL ECUADOR DEL SIGLO XVII

El desmoronamiento del régimen de armadas llevó a la Monarquía a buscar culpables que explicasen el acabamiento de la Carrera de Indias. Las consignas cansinamente repetidas durante una década de reajuste e inflexión, los cuarenta, serían el contrabando y el fraude. Dos fenómenos vigorizados en los veinte y treinta pero que, de facto, constituían realidades consustanciales a la Carrera de Indias. La visita y presidencia de Juan de Góngora a la Casa de la Contratación y el Consulado (1642-1648) cabe comprenderla como un escarmiento de los nuevos arquitectos del poder de la Monarquía, Luis de Haro, el conde de Castrillo y su entorno (Malcom, 2019), a las malas prácticas –especialmente producto de la venalidad– sostenidas en época de Olivares. No es un secreto que la venalidad agudizó las conexiones entre los círculos del Comercio y la Casa de la Contratación (Heredia López, 2021). Sin entrar a valorar el influjo de estas prácticas –perpetradas antes y después de la visita de Góngora– en el declive de la avería, lo cierto es que la irrupción de Góngora y su equipo tenía, desde una perspectiva política, dos objetivos: señalar al ministerio del conde-duque, distanciándose de él; y escarmentar al indispensable interlocutor de la Monarquía, el Consulado, disciplinando a algunos de sus integrantes al tiempo que presionaba a la corporación para concertar un nuevo asiento de la avería.

Las pesquisas de Góngora y la nómina de procesados, con todo, no habrían de opacar otra de las tareas de este hombre de estado: la reformulación de las vías de financiación del aparato militar. La cesura entre los treinta y cuarenta evidenció –máxime sin la concurrencia de asientos para la administración de la avería– lo flacos que eran los pilares financieros del dispositivo militar de la Carrera de Indias. En los treinta, los últimos administradores de la avería se vieron impotentes para afrontar el cometido de tomar a su cargo el carenado y apresto de los galeones de la Armada de la Guarda y las capitanas y almirantas de las flotas. Esta imposibilidad oculta una crisis transversal de implicaciones aún mayores, ya que ni el Consulado ni la Casa de la Contratación hallaban ya demasiados maestres de navíos dispuestos a arrendar sus naves ni a contraer asientos de acondicionamiento naval. La fiscalidad había arrasado con sectores estratégicos para el desempeño logístico del aparato naval. O ya no quedaban naves, o la confianza anteriormente profesada entre el capital privado y la Corona se había resquebrajado. Estas deficiencias se paliaron, circunstancialmente, con la incursión en el negocio naval de la Carrera, hasta 1646, de ubicuos hombres de negocios como los Ladrón de Guevara y los Cardoso.[301] Aunque resta mucho que estudiar al respecto, la penetración de otros empresarios en sustitución del Consulado sería una constante desde entonces. En 1654, dos hombres de negocios, Alonso Gil y Pablo García de Santayana, vecinos de Cádiz, tomaban a su cargo el apresto y

[301] «Aprobación del asiento que se ha tomado a Martín Ladrón de Guevara sobre el apresto de los galeones que este año ha de ir por la plata a la provincia de Tierra Firme en la forma que se contiene […]», Zaragoza, 4 de abril de 1644, AGI, Indiferente General, 2501, L. 20.

carenado del San José, capitana de la Armada de la Guarda.[302] En la misma línea, en 1658, el conde de Villaumbrosa, asistente de Sevilla y presidente de la Casa de la Contratación, negoció con García de Santayana y Valentín Pérez de Dunslague un asiento para aparejar y carenar los ocho galeones de la Armada de la Guarda y sus dos pataches por tres años, proveyendo los pertrechos necesarios.[303] Al parecer, Valentín Pérez se retiraría de las conversaciones y sería su colega,[304] García de Santayana, quien compraría 8.000 quintales de jarcia en Holanda (Amor Martín, 2022: 219-242). Contratistas como Santayana, Pérez y Gil emergieron en paralelo a la retracción –que no retirada total– del Consulado.[305]

No obstante, hay que decir que en esta reformulación de la financiación del aparato militar y naval –y de la que la visita y presidencia de Góngora, que, si no fue la precursora, sí al menos un supuso un capítulo fundamental– estaría íntimamente ligada al comercio ilícito. La estancia del licenciado andaluz aconteció en un periodo en el que el fraude alcanzaba tales cotas que amenazaba con desarticular por completo el sistema de armadas. Las rentas reales eran las contribuidoras esenciales de la avería, no el comercio (Álvarez Nogal, 1997). Asimismo, porción notable de las cargazones se colocaban ya no en las naos mercantas –en franca disminución–, sino en los navíos de armada. Es hartamente significativo que, en este estado de cosas, la Junta de Guerra de Indias hiciese responsable a los militares de la Carrera del extravío de la plata y el contrabando. Este señalamiento de los militares como brazo ejecutor por excelencia del comercio ilícito podría interpretarse como un modo de perfilar una cabeza de turco. Tampoco era la primera vez que, en un momento de retracción económica, impregnado por un aire de austeridad y disciplinamiento, un visitador ponía el acento en las irregularidades llevadas a cabo por la oficialidad de las armadas. Pero la resonancia de las acusaciones de Góngora, la serie de operaciones que les incriminaban y el buen recibimiento de estas tesis por la Junta de Guerra de Indias obliga a tomar en cuenta la transcendencia de los militares en esta actividad. En 1649, los consejeros de Guerra e Indias computaban que, a más militares embarcados en los navíos de guerra, mayor fraude.[306] Góngora captó el papel central que generales, almirantes y capitanes de mar y guerra tenían en la contratación ilegal en su faceta como encomenderos de los cargamentos del Comercio. Su relevancia estriba en haber adaptado a las circunstancias atravesadas por la Carrera en los cuarenta y cincuenta procedimientos de economía política aplicados desde antiguo. Casi un siglo y medio de monopolio compartido había dejado de manifiesto que era imposible fiscalizar convencionalmente el tráfico que sorteaba el registro. Por tanto, tocaba

[302] «Aprobación del asiento que se ajustó con dos vecinos de Cádiz sobre el apresto del galeón San José, que ha de ir por capitana de la Armada [de la Guarda] que este año va a Tierra Firme por la plata», San Lorenzo, 1 de marzo de 1654, AGI, Indiferente General, 2503, L. 25.

[303] Carta de Juan Bautista Sáenz Navarrete al conde de Villaumbrosa, Madrid, 16 de enero de 1649, AGI, Indiferente General, 2504, L. 29.

[304] Copia de algunos capítulos del asiento otorgado por Pablo García de Santayana para el apresto y carena de la Armada de la Guarda por tres viajes, comenzando en 1660, AGI, Indiferente General, 1184.

[305] Carta de los jueces oficiales de la Contratación a Felipe IV, Sevilla, 22 de junio de 1662, AGI, Indiferente General, 1182.

[306] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 23 de enero de 1649, AGI, Indiferente General, 1875.

extraer a los mismos militares una fracción de los beneficios obtenidos en calidad de encomenderos. Hacia 1646, Góngora recomendaba a Felipe IV que los cabos de galeones fuesen los mismos dueños de estos navíos, acometiendo los aprestos y carenas «en la forma que se solía hacer cuando había naos de particulares».[307] El testimonio del licenciado cordobés encaja con otras alusiones al estado de postración de la flota mercante, pero también a lo que se sabe de los arrendamientos de bajeles realizados durante el reinado de Felipe III y los primeros años del de Felipe IV.

Las recomendaciones de Góngora se producían en una coyuntura que la Carrera de Indias experimentaba múltiples mutaciones. Una es la revalorización de Cádiz desde una perspectiva tanto militar como comercial. Este presidio –apostadero naval y plaza de armas de la Monarquía en el suroeste peninsular– venía siendo desde la primera mitad del XVII la cabecera oficiosa de la Carrera de Indias. Cádiz fue descollando como centro logístico por antonomasia de las armadas transatlánticas y de la Armada del Mar Océano. Parajes de la bahía como La Carraca y Puente Zuazo se convirtieron en enclaves de mantenimiento y apresto de los navíos. Mientras, otros emplazamientos, Puerto Real y El Puerto de Santa María, vivieron un *boom* poblacional y económico motivado por su inserción en la provisión, bastimentado, carenado y emplomado de galeones y naos. Esta basculación del epicentro naval hispano del tradicional eje Sevilla-Sanlúcar de Barrameda –en perjuicio de emplazamientos como Borrego, Horcadas y la propia bocana del Guadalquivir– modificó el entramado urbano del reino de Sevilla y, por extensión, de toda la Baja Andalucía (Iglesias Rodríguez, 2018a: 55-98). Se ha destacado recientemente como la localidad gaditana era un nodo esencial de aprovisionamiento de suministros navales extranjeros, sobresaliendo los de importación o elaboración neerlandés (Amor Martín, 2022: 219-242). Una dimensión a la que contribuyó la reconfiguración de la diplomacia europea tras la paz de Münster. Los acuerdos comerciales sancionados en 1648 posicionaron a la otrora rival de Monarquía como «nación más favorecida», consolidándose una férrea superestructura institucional en forma de consulados, entre ellos, el de Cádiz. Esta sinergia entre la Monarquía y la república estuvo, desde el lado hispano, propiciada por su acusada dependencia de unos pertrechos navales que, no pocas veces, solamente los bátavos estaban en condiciones de proporcionar. Por supuesto, a las concesiones hispanas en materia comercial con los neerlandeses le seguirían otras, no menos importantes, con franceses e ingleses (Girard, 2006 [1932]b: 149-173).

Cádiz y las localidades adyacentes se estaban convirtiendo en un eje de redistribución de mercaderías transnacionales o *entrepôt* (Crespo Solana, 2016). El tráfico de componentes militares era únicamente uno de los muchos insumos que se intercambiaban en la rada. Porción de la actividad agraria bajoandaluza estaba orientada a la exportación de lana, vino, aceite y sal, de la que los holandeses, pero también otras naciones, eran consumidores preferentes (Israel, 1997: 343; Herrero Sánchez, 2000: 110-112). En contrapartida, la ensenada se convirtió en una de las puertas de entrada de textiles extranjeros en España y las Indias, particularmente la célebre «ropa de Francia». Esta penetración de textiles foráneos trajo consigo hondas consecuencias

[307] Carta de Juan de Góngora a Felipe IV, Sevilla, 22 de marzo de 1646, AGI, Indiferente General, 1170.

para las manufacturas andaluzas y, entre ellas, las de Sevilla. La participación de los artesanos hispalenses en el Motín de la Feria de 1652; los memoriales de Francisco Martínez de la Mata redactados en aquella década; el memorial de los gremios protocolizado en Sevilla en 1659; o la elevación de un memorial por el Arte Mayor de la Seda a las autoridad municipales y reales en 1678 son tremendamente esclarecedores. Visibilizaban desde una vertiente productiva el cambio de paradigma de la economía andaluza, en la que la manufactura estaba a pasos agigantados cediendo el terreno a la especulación mercantil y el librecambio. Precisamente, la enconada oposición declarada por la oligarquía hispalense a las políticas proteccionistas enunciadas a través de los gremios es el más evidente indicio del porqué de la traslación del meollo de la Carrera de Sevilla a Cádiz (Díaz Blanco, 2021: 259-282 y 2022: 269-297). Claro está, bajo unos términos de supeditación comercial a las redes de tráfico transnacional, en el que la producción hispana quedaba marginada a la provisión de bienes de carácter primario y sus mercaderes a meros testaferros de nórdicos, galos e italianos.

De esta forma, la naturaleza de Cádiz y su tramo litoral como *entrepôt* estuvo unida a su reverso como eje del comercio ilícito y el contrabando. Es perceptible, inaugurándose los cuarenta, la concentración de capitales generados por un empresariado compuesto por una colonia extranjera efervescente y unas prósperas comunidades cantábricas. No es casual que los grandes contratistas que asumieron los aprestos y carenados de las armadas, asentados en Cádiz (Cardoso, Ladrón de Guevara, o Pérez de Dunslague) albergasen conexiones con la Europa del norte. Eran empresarios que se integraban en redes de comercio transnacional, proveyendo de enseres foráneos a algunas de las piezas maestras del estado fiscal-militar hispano como eran la Armada de la Guarda y las capitanas y almirantas de las flotas. Valentín Pérez de Dunslague ejemplifica a uno de esos contratistas formalmente españoles, pero verdaderamente flamenco o hispano-flamenco. La casa de Valentín Pérez fue cabeza en Cádiz del comerciante holandés Juan Telli y de la firma especializada en aprovisionamiento y construcción naval de Gisberto Mels, con sede en Ámsterdam (Carrasco González, 1996: 167; Crespo Solana, 2009: 27). No es una figura aislada, muchos de los militares-empresarios de la segunda mitad del XVII estarían engarzados, más o menos visiblemente, con estas redes comerciales transnacionales de signo flamenco o neerlandés. Una acusación de la que, de cualquier manera, no escaparon. El marqués de Baides, postulante a una plaza de capitán de mar y guerra, afirmaba que, a la sombra de los asientos de construcción naval de los sesenta no estaba sino el capital extranjero (Serrano Mangas, 1992: 117-123).

La emergencia gaditana tuvo una dimensión política por todos conocida. La concentración de capitales dimanados del comercio ilícito endureció su retórica, reforzando su doble candidatura a ostentar oficialmente la cabecera de las flotas y retener el apostadero de las armadas. En eso, las oligarquías gaditanas y los elementos transnacionales allí incrustados jugaron sus cartas magistralmente. Invariablemente de si en el desmantelamiento del eje del bajo Guadalquivir tuvo el impacto que los contemporáneos y la propia historiografía concedieron al colmatado de la Barra de Sanlúcar (Serrano Mangas, 1989: 27-30; Valdez-Bubnov, 2011: 96-101), es un hecho que Cádiz terminó esgrimiendo también una fiscalidad más competitiva. En 1663 fueron

adjudicados los almojarifazgos al hombre de negocios Francisco Báez Eminente, quien a renglón seguido llevó a cabo toda una praxis de *dumping fiscal*, reduciendo la carga tributaria de los de Cádiz (Bustos Rodríguez, 2005: 50-51; Díaz Blanco, 2012: 231-232).

Recurriendo a justificantes por todos sabidos, la oligarquía hispalense reaccionó sosteniendo un pulso contra estos grupos por salvaguardar su posición como centro neurálgico de la Carrera de Indias, para lo cual el Consulado de Cargadores a Indias no reparó en gastos, aportando un abanico de donativos, préstamos, servicios e indultos que mantuvieron temporalmente a raya las veleidades gaditanas (García Fuentes, 1980: 57-60; Díaz Blanco, 2012: 232-233 y 239-246). Pero entrando en la década de los setenta, el dinero sevillano –un lobista tan persuasivo como para mover a Mariana de Austria en 1661 a decretar la eliminación de la Tabla y Juzgado de Indias de Cádiz– (Díaz Blanco, 2012: 241-242) dejó de fluir a Madrid. En efecto, el Consulado como bloque cejó en su implicación fiscal para con la Corona española. Con el desvanecimiento de las bases políticas ingeniadas por Sevilla, Cádiz se limitó a tomar el testigo reproduciendo el *modus operandi* que había granjeado su prestancia a la urbe del Guadalquivir hasta la fecha. En 1679, el cabildo gaditano formalizó, en conjunción con el financiero Báez Eminente, un servicio de hasta 80.250 escudos como contraprestación por la rehabilitación de la aduana gaditana, el Juzgado de Indias y el tercio de toneladas (Díaz Blanco, 2012: 259-260). La negociación fue despachada por el en ese momento presidente del Consejo de Indias y antiguo capitán general del Mar Océano y Costas de Andalucía, Juan Francisco de la Cerda, VIII duque de Medinaceli. La donación gaditana, a pesar de su cuantía mediana, movió a Carlos II a expedir la real cédula de 4 de julio de 1680, dictando que «de aquí en adelante entren los galeones y flotas en el puerto de Cádiz de Puntales adentro» (Díaz Blanco, 2012: 260).

De este modo, es comprensible que el calado de los cambios impulsados por la Monarquía desde los cuarenta en adelante en aras de garantizar la financiación del aparato militar residiera en dos aspectos concomitantes: 1) conseguir succionar, aunque fuera parcialmente, la economía sumergida desarrollada en la bahía; 2) amoldar los intereses del estado-fiscal militar español con las agendas personales y familiares de notables representantes de la burguesía de los negocios gaditana.

La otra gran mutación sobrevendría entre 1660 y 1667. En ese primer año fenecía la dilatada trayectoria del que, en la primera mitad del XVII, había sido la clave de bóveda de la financiación de las armadas indianas: la avería como derecho *ad valorem* sobre la contratación y la derogación de la obligatoriedad del registro de la plata. Esta última, sin embargo, no significó sino la legalización de una actitud operada por los cargadores a Indias por décadas. La renuncia de la Monarquía a fiscalizar unos caudales que desde los años veinte le había costado más y más supervisar se reveló un episodio más en la readaptación de la estructura fiscal a las dinámicas de la Carrera de Indias de la segunda mitad del XVII. El proceso no fue instantáneo, corriendo siete años entre la real cédula de 31 de marzo de 1660 y la propuesta de remodelación de 1667. En síntesis, lo que se fraguó fue la consabida sustitución de la avería como gravamen por cuotas cerradas y anuales a satisfacer por los consulados hispánicos a ambas orillas del Atlántico. A estas aportaciones habría que sumar 150.000 ducados dispuestos por la Real Hacienda (Céspedes del Castillo, 1945: 87-96; Díaz Blanco,

2012: 222-225 y 243-245). Sin embargo, los acuerdos de 1660-1667 no resolvieron enteramente el desafío de la financiación (Lang, 1998; Andújar Castillo, 2012c: 395-422; Andújar Castillo, 2016a: 265-286; Andújar Castillo, 2018a: 239-261 y 2020: 89-116; Díaz Blanco, 2015a: 117-138). Las reiteradas inyecciones de capital de la Corona y el recurso a los empréstitos, entre otras,[308] fueron herramientas ineludibles de un modelo más diversificado y complejo.

LAS NUEVAS VÍAS DE FINANCIACIÓN DEL APARATO MILITAR EN LA SEGUNDA MITAD DE LA CENTURIA

Construcción naval

Una de las flamantes vías de financiación –aunque no es seguro que todo lo recabado fuese a parar al arca de la avería– fueron los indultos o donativos, de carácter coercitivo, aplicados a generales, almirantes, capitanes de mar y guerra, cabos de pataches y determinados maestres de naos mercantes. Impuestos inaugurándose los cincuenta, dichas composiciones monetarias libraban a los militares de cualquier imputación de cargos relacionados con el comercio ilícito. En 1653, por ejemplo, el licenciado José Pardo de Figueroa, del Consejo de Indias, consiguió reunir de entre los militares la nada despreciable suma de 83.000 pesos. Estos cabos de galeones, que retornaban con mucha más plata fuera de registro, quedaban eximidos de toda pena y, por ende, «[el resto de la plata] libremente la podrán sacar».[309] Sea como fuere, si las recomendaciones de Góngora encontraron un auditorio dispuesto, donde con más facilidad se sustanciaron fue en la logística naval. Es difícil no observar una conexión entre su reclamo de que los capitanes de mar y guerra fuesen los dueños de los galeones, en 1646; y el paisaje dibujado una década más tarde. Para 1655, tres de los navíos de guerra refugiados en la bahía de Cádiz eran propiedad de algunos de los exponentes de la generación de militares-empresarios que dominaría –al menos el rostro visible– el comercio a través de la infraestructura naval y el negocio de la guerra en la Carrera de Indias. Se trataba de José de Alzamora, Francisco Martínez de Granada y Gaspar de Argandoña. Poseer un galeón y habilitarlo para el transporte de la plata y la navegación convoyada era, sin duda, un impulso en la promoción de estos sujetos, al granjearles una patente de mar y guerra. Pero, también, teniendo en cuenta que algunos, como Martínez de Granada, compatibilizaban estos oficios con los maestrajes de plata, se reproducía prácticas de economía política que la depresión de los cuarenta había hundido. Poseer un galeón concedía la oportunidad de, como en la primera mitad del XVII, sin servir en las compañías del Tercio de Galeones, rentarlo a la Casa de la Contratación y ser retribuido por ello. De esta forma, no había una

[308] Todas las responsabilidades que se tratan a continuación difieren con lo que venía sucediendo en la primera mitad del XVII en algo esencial: eran consustanciales al nombramiento. Salvo excepciones, para acceder a generalatos, almirantías o capitanías de galeón, un militar-empresario había de comprometerse en asientos de carenado, construcción o hacer el empréstito correspondiente, o incluso todas estas acciones a la vez (Hernández Rodríguez, 2023b:141-174).

[309] «Copia de capítulo de carta que, en 2 de agosto de 1653, sirvió a los señores presidente y jueces oficiales el señor don José Campero de Sorrevilla», AGI, Indiferente General, 769.

diferencia abismal entre los procedimientos de economía política que enriquecieron a Gaspar de Vargas durante el reinado de Felipe III y los que normalizaron la inserción en la Carrera de Indias de individuos como Francisco Martínez de Granada.

A resultas de una consulta fechada en 17 de septiembre de 1659 se dieron nuevos pasos en esta dirección. Se mandaba que todos aquellos individuos «de aprobación en la profesión militar y de la marinería» que fabricasen y aprestasen un galeón para nutrir las armadas de la Carrera de Indias, se les haría merced de otorgárseles una capitanía de mar y guerra por uno o dos viajes, despachándoseles libranzas situadas sobre la caja real de Panamá. Los miembros de la Junta de Guerra de Indias tenían puestas sus esperanzas en que, con esta medida, dadas las «conocidas conveniencias que conseguían los capitanes de galeones que eran notorias» y «codiciados puestos», se restituiría a su antigua potencia la industria naval.[310] Esta fórmula, en la Carrera de Indias, trataría de compatibilizarse, sin demasiado éxito, con la concertación de asientos con empresarios navales del tipo de Pedro de Agüero, Ignacio de Soroa, Mariana Pérez o Juan de Olaeta, encaminados a la construcción de capitanas y almirantas reales. Se botarían, siguiendo este modelo, la exigua cifra de catorce naves en cincuenta años (Serrano Mangas, 1992: 134-138). De todos los asientos, el relativamente más provechoso fue el suscrito con Domingo Grillo y Ambrosio Lomelín, financiado por medio de un contrato para el suministro de esclavos a la América española. De los seis galeones pactados para la Carrera de Indias, se concluyeron cuatro (García Montón, 2017: 11-34).

¿Cómo funcionaban estos asientos fraguados entre la Corona y los nuevos militares-empresarios? El asiento contraído entre el Consejo de Indias y Antonio de Diustegui atestigua que las negociaciones tenían lugar en Madrid. Diustegui se obligaba a la construcción de un galeón de seiscientas toneladas dirigido a la Armada de la Guarda en alguno de los astilleros de Cantabria o las provincias vascas. Por su cuenta y riesgo, posteriormente, lo navegaría hasta la costa andaluza. En Cádiz, el asentista se encargaría de carenar el bajel a razón de 20 ducados la tonelada. Todos los gastos de transporte y carenado efectuados hasta entonces se le resarcirían en la caja real de Panamá. En virtud de este servicio logístico, Diustegui obtenía el puesto de capitán de mar y guerra por dos viajes consecutivos. En otro orden, Diustegui aceptaba afrontar los empréstitos que la Monarquía le requiriese efectuar.

Transporte de galeones desde el Cantábrico hasta Cádiz

El transporte de un galeón hasta el seno de Cádiz era susceptible de entrañar la suscripción de asientos entre la Corona y un militar-empresario que era ajeno al asiento de construcción del navío. Ese fue el caso, en 1668, del capitán Cristóbal del Castillo, quien llegó a un acuerdo con el Consejo de Indias para el desplazamiento de uno de los galeones fabricados por Domingo Grillo en Bilbao. Destinado a emplearse como

[310] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 6 de marzo de 1661, AGI, Indiferente General, 776. Sobre el incremento de la construcción naval guipuzcoana a partir de los sesenta (Odriozola Oyarbide, 1994: 3-41). Globalmente, la visión de conjunto sobre el poderío naval español durante el reinado de Carlos II es pesimista (Espino López, 2019b).

almiranta de Nueva España, la nave, a consecuencia de una tormenta, había quedado varada en Santander. Del Castillo acudiría a Cantabria, efectuaría las obras de reparación de la nave y la introduciría entre los puntales de Cádiz. Adicionalmente, el asentista pondría de su caudal el montante de todos los gastos de la gente de mar y guerra tanto en la singladura hasta Andalucía como, lo que no era común, atravesando de ida y vuelta el Atlántico. Del Castillo también facilitaría todos los bastimentos que fueran de rigor y carenaría de firme la embarcación. En contraprestación, recibiría el título de capitán de mar y guerra del citado galeón en la próxima Armada de la Guarda y se le librarían todos sus desembolsos en una caja real indiana (otros ejemplos, Tabla 11).

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

Militar-empresario	*Navío*	*Libranza pagada en Indias*
Andrés Ochoa de Zárate	Nuestra Señora del Rosario	14.473 pesos 5 reales
Melchor de Ribadeneira	San Vicente Ferrer	13.122 pesos 1 ½ real
María de la Puente (viuda de Luis de Córdoba Laso de la Vega)	Nuestra Señora de las Mercedes	6.576 pesos 6 reales
Francisco Martel	Santo Cristo	6.869 pesos 2 reales
Martín de Tellería	Nuestra Señora del Pilar	7.704 pesos 1 real
TOTAL	49.745 pesos 7 reales	

Fuente: Elaboración propia a partir de AGI, Indiferente General, 780.

Las dificultades económicas de la Monarquía y la falta de entendimiento entre los diversos agentes institucionales y tribunales complicaban el transporte de los galeones del Cantábrico. Además, el desplazamiento de los vasos se solapaba con otras labores logísticas, como el transporte de armamento al presidio de Cádiz, representando este el verdadero colofón al arduo proceso de construcción. Los contratos eran así comúnmente incumplidos o, desde la óptica del entramado polisinodial, se flexibilizaban en al menos algunas de sus cláusulas. El artillado y balería de los galeones construidos por los militares-empresarios era, en teoría, provisto de las fundiciones de armamento sitas en Liérganes (Alcalá-Zamora y Queipo de Llano, 1974; González Enciso, 2013: 269-303), gestionadas en régimen de asiento por concesionarios como Diego Noja Castillo, Juan de Olivares o Alonso de Montoya.[311] Las armas portátiles, traídas de Placencia; plomo para balas de San Sebastián y el cordaje y la pólvora recolectado de entre los presidios de Navarra y Guipúzcoa. Pero las cosas no siempre salían como estaba previsto. Tan solamente desplazar los cañones desde Cantabria hasta el astillero de Pasajes, donde se ultimaban muchas de las naves, suponía un reto. El 31 de diciembre de 1669, Mariana de Austria emitía un real decreto al Consejo de Guerra por el

[311] Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 8 de junio de 1667, AGI, Indiferente General, 1489. Carta de Diego Sarmiento a Alonso Montoya y Juan de Olivares, Madrid, 10 de junio de 1670, AGI, Indiferente General, 781.

cual mandaba la entrega al militar-empresario José de Munárriz el material necesario. Los componentes del Consejo de Guerra replicaron que los contratistas de Liérganes se habían quedado sin la consignación anual de 14.000 ducados librada a la fábrica sobre los millones de Burgos.[312] Tras interminables discusiones entre los consejos de Guerra e Indias, el presidente del Consejo de Hacienda y Diego Sarmiento, conde de Salvatierra y capitán general de la Artillería de España, este último logró despachar a los asentistas de Liérganes el numerario con que reactivar los ingenios y garantizar el armamento pesado a Munárriz. Sin embargo, Salvatierra no convenció a las autoridades de las plazas de Pamplona, Fuenterrabía y San Sebastián de que cedieran la cuerda y pólvora con que aprovisionar el bajel. Huelga afirmar que Munárriz hubo de costear todos estos equipamientos de su bolsillo.[313] Estas contrariedades eran parcialmente salvadas por la Monarquía permitiendo a los militares-empresarios adquirir en Francia todos aquellos artículos ausentes en Castilla.[314]

La ruta era aprovechada para cargar en los navíos armas adicionales, impedimenta y tropas con las que fortalecer la dotación del presidio de Cádiz y, de ahí, a las plazas fuertes indianas. En 1671, por ejemplo, los galeones de Manuel de Casadevante, Francisco de Lezo, Fernando de Orozco y Antonio de Aguirre transportaron hasta Andalucía 4.000 armas de fuego producidas en Placencia y Tolosa reservadas para el reino de Chile.[315] Gabriel Bernardo de Quirós, secretario del Consejo de Indias, despacharía a Guipúzcoa una misiva en la que detallaba a Antonio de Aguirre los pasos a seguir tras terminar el galeón. Como los capitanes Francisco Navarro, Gabriel de Crucelaegui y José de Munárriz antes que él, debía de suplir el sueldo de la infantería y la marinería hasta Andalucía, así como dotar a la nave de bastimentos y fabricar e instalar las cureñas de la artillería. Todas, labores que, en primera instancia, no eran competencia de los militares-empresarios. Bernardo de Quirós prometía a Aguirre que todos los gastos le serían librados en Indias.[316] Pero Pedro Adrián Colarte, otro capitán asentista, reprochaba años más tarde al monarca cómo, por no disponer de hacienda la Corona, se había visto empujado a sufragar la compra de la artillería, la pólvora y la munición con que equipar su bajel.[317]

Carenado de galeones

La construcción de navíos y su traslado a la bahía de Cádiz era susceptible de comportar otro servicio adicional, el carenado y emplomado del galeón. Esta labor podía ser condición *sine qua non*, aunque no siempre, para la asunción de un generalato, almirantazgo o capitanía de mar y guerra. Cabía la posibilidad de que un militar- empresario hubiera

[312] Carta de Bartolomé de Legasa a Gabriel Bernardo de Quirós, Madrid, 20 de febrero de 1670, AGI, Indiferente General, 1491.

[313] Carta de Diego Sarmiento a Bartolomé de Legasa, Madrid, 17 de mayo de 1670, AGI, Indiferente General, 1491.

[314] Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 12 de mayo de 1668, AGI, Indiferente General, 781.

[315] «Relación de los navíos que se han fabricado por cuenta de S.M. y de los que se han comprado fabricados desde el año de 1675 […]», Madrid, 10 de febrero de 1679, AGI, Indiferente General, 1493.

[316] Carta de Gabriel Bernardo de Quirós a Antonio de Aguirre, Madrid, 23 de mayo de 1671, AGI, Indiferente General, 1491.

[317] Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 25 de octubre de 1687, AGI, Indiferente General, 1497.

de construir un galeón y carenarlo al abrigo de los puntales gaditanos o, por el contrario, únicamente construirlo o carenarlo. Como la construcción naval, el servicio de carenado se contraía también merced a asientos que regulaban las obras que el militar-empresario, en calidad de particular, habría de ejecutar. Carenar significaba componer, recorrer, calafatear y revestir de plomo el navío (Serrano Mangas, 1989: 85-92 y 297-298).

Una prueba de la centralidad que los militares de la segunda mitad del XVII adquirieron en la logística de las armadas reside en el hecho de que José de Veitia Linaje, contemporáneo, se explayó en su explicación.[318] Con posteridad, otros estudiosos los mencionaron brevemente como un síntoma de las transformaciones experimentadas por los aprestos fruto de la quiebra de los asientos de la avería (Serrano Mangas, 1989: 297-298; Caballero Juárez, 1997: 317-318). Estos contratos usualmente se firmaban en la Sala de Gobierno de la Casa de la Contratación, contrayéndose entre el presidente y jueces oficiales y un militar-empresario o su apoderado, este último normalmente un personaje relacionado con la Carrera de Indias comercial o institucionalmente.[319] La nave de turno era reconocida en La Carraca por uno de los jueces oficiales de la Casa de la Contratación, en compañía del capitán y superintendente de la maestranza,[320] varios maestros mayores, y el veedor general de la Armada. Estos oficios tenían por misión decidir las obras a realizar y tomar testimonio del recibo de la embarcación por el militar-empresario.[321] Luego, la proveeduría general de la Armada haría un certificado de estar al corriente del acuerdo,[322] protocolizándose el asiento ante el escribano mayor de las armadas de la Carrera de Indias.[323] En último término, el asiento habría de ser aprobado en Madrid por el Consejo y Junta de Guerra de Indias.

El galeón se entregaba al militar-empresario conteniendo todos los pertrechos y demás equipamientos que al momento poseyere, habiendo el militar-empresario que darle carena de firme –o sea, ejecutar la obra completamente–, aparejarlo, darle de lado –limpiar los costados del navío, sin calafatear–, lastrarlo en la ida y vuelta e implementar algunas tareas referentes al servicio de artillería. Comúnmente, el militar- empresario había de asegurarse de proveer por su cuenta los materiales para las carenas, trayéndolos hasta Cádiz. En principio, estos recursos estaban exentos de derechos.[324]

---

[318] Veitia Linaje, *Norte de la Contratación…*, L. II, Cap. IV, puntos 40 y 41.

[319] Los apoderados tenían la misión de buscar a préstamo el dinero con el que el militar-empresario satisfacía la fianza a la que estaba obligado. Una garantía de que el contratista podría posteriormente afrontar los mecanismos de control a los que sería sometido tras el viaje. Desde los años sesenta, los nombramientos de los militares-empresarios estipulaban fianzas por valor de 2.000 ducados en bienes raíces o juros de cabimiento a satisfacción del fiscal de la Casa de la Contratación. Real Cédula, Madrid, 9 de noviembre de 1666, AGI, Indiferente General, 2505, L. 32.

[320] Sobre este cargo, puntos 1 a 6, *Norte de la Contratación…*, L. I, Cap. XXIII.

[321] Certificación de Francisco Ortiz Camarena, escribano del despacho de las Reales Armadas de Indias del recibo del galeón almiranta por Juan Antonio Vicentelo, Sevilla, 12 de septiembre de 1668, AGI, Indiferente General, 780. Certificación de Fernando de Esqueda, capitán y superintendente de las armadas de la Carrera, del completamiento de las carenas de su patache por Francisco Benítez Maldonado, Cádiz, 1 de marzo de 1678, AGI, Indiferente General, 1494.

[322] Certificación del proveedor general de armadas y flotas, Juan Antonio de la Torre Carbonera, del porte y medidas del galeón de Antonio de Aguirre, Sevilla, 19 de abril de 1678, AGI, Indiferente General, 1494.

[323] Veitia Linaje, *Norte de la Contratación…*, L. I, Cap. XXII.

[324] Uno de los materiales, obviamente, era la madera. En 1655 varios capitanes de mar y guerra compraron madera de roble al comerciante de Ribadeo, Bartolomé López Laurido. El juez de contrabando y

El militar-empresario tenía entre sus prerrogativas la elección de los obreros que efectuarían las obras, algunos de los cuales se le unirían en la singladura. El asiento estipulaba cuándo el militar-empresario había de bajar la nave del carenero de La Carraca a la bahía, costeando de su bolsillo el sueldo de los prácticos y tripulación efectiva para la maniobra, inclusive el arrumaje de los bastimentos. No obstante, muchos de estos servicios eran subcontratados por el militar-empresario. Las demoras en el alijo de las unidades eran penalizadas, habiendo de pagar el asentista 24 reales por cada día de retraso. En palabras de Veitia Linaje, al militar-empresario se le abonarían sus servicios logísticos en virtud del tonelaje del navío: 3.000 ducados a una nao de 100 toneladas, 5.000 a las de 200, 7.000 a las de 300, y 2.500 ducados por cada cien toneladas a las naos de mayor porte.[325] La Corona establecía diferencias entre las naves de propiedad privada y los de titularidad real. A aquel militar-empresario que asentara con su propia nave, se le resarciría la totalidad del sueldo y piso, mientras que, si la nave era del monarca o de otro particular, habrían de serle descontados 4.000 ducados. En cuanto a los pataches, la quita se cifraba en 2.000 ducados. Comprendiéndose que el asentista soportaba los gastos de distribución y colocación de la carga de bastimentados en el bajel, se le libraban en compensación 3.000 reales de plata.

El Consejo de Indias despachaba las libranzas de estas cantidades al militar-empresario, ordenándose su pagamento ya fuera de los caudales de las cajas reales americanas, bien avisándolo al capitán general de la armada y consignándolo de lo registrado por los maestres de plata. A su arribo, la partida sería depositada en la Sala del Tesoro de la Casa de la Contratación, lugar donde la recibiría el militar-empresario.[326] Esta tipología de contratos expresaban cláusulas especiales en previsión de accidentes. Pero los asientos de carenas eran todo menos uniformes en su morfología y cláusulas. Ni por el arqueamiento del navío y consiguiente monto de la libranza, ni por lo descrito más detalladamente en algunos de los puntos. Se negociaban asientos aplicables exclusivamente a una de las orillas del Atlántico. El capitán de mar y guerra Antonio de Aguirre no estaba sujeto, en su condición de constructor y transportador desde Guipúzcoa a Cádiz, a acondicionar su galeón, el San Antonio de Padua, en Indias. A la inversa, en 1662, el general de la flota de Nueva España y su almirante, respectivamente, Nicolás Fernández de Córdoba y Mendo de Contreras, asentaron con la Casa de la Contratación la carena de firme durante la invernada en Veracruz de los dos navíos de guerra de la flota por un montante de 60.000 reales a pagar a cada uno. La disparidad entre lo presupuesto y los sobrecostes definitivos parece haber sido una de las deficiencias del régimen de carenas por asiento. Es por ello por lo que, en 1673, la Corona, al planear el pasaje del nuevo virrey del Perú, conde de Castellar, se decantó por un contrato innovador con los capitanes Gabriel de Crucelaegui y Manuel de Casadevante. Al primero se le entregarían de los fondos de la avería 24.000

sacas las requisó e impedía su remisión. Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 7 de enero de 1655, AGI, Indiferente General, 770.

[325] Testimonio del asiento de carena tomado por Juan de Montaño, Sevilla, 25 de enero de 1656, AGI, Indiferente General, 1177.

[326] «Auto puesto por el relator sobre la forma en que se han de dar las libranzas a los cabos de lo que importaren las libranzas de sus bajeles», Madrid, 16 de septiembre de 1671, AGI, Indiferente General, 1491.

pesos de contado, al segundo, 18.500; en contrapartida, sendos marinos habrían de proporcionar la carena de firme a sus galeones, proveerlos de pertrechos y darles de lado. En Indias, los oficiales de las cajas reales le abonarían a cada uno los 4.000 ducados del sueldo y piso de la nave. De requerirse obras de mayor calado en el Caribe –carenar descubriendo la quilla–, se les librarían otros 4.000 ducados.[327]

Préstamos

Pero, de todos los servicios proporcionados por los militares de la Carrera de Indias para la sustentación del dispositivo naval, ningunos han concitado tanto interés por la historiografía como los préstamos o empréstitos (Pérez-Mallaína, 1982: 309-310; Lang, 1998: 56-62; Rahn Phillips, 2010; Andújar Castillo, 2012c: 395-422; Andújar Castillo, 2016a: 265-286; Andújar Castillo, 2018a: 239-261 y 2020: 89-116; Díaz Blanco, 2015a: 117-138). Otro recurso de economía política de naturaleza básico en la segunda mitad del XVII, y que era descrito de la siguiente manera por un exjuez oficial de la Casa de la Contratación y secretario del Despacho Universal como José de Veitia Linaje:

> La necesidad, y falta de medios de la Real Hacienda, y ocurrencia de inexcusables gastos, introdujo el que se proveyesen los puestos de la Carrera de Indias por el beneficio de prestar algunas cantidades, dando libranzas de ellas a pagar en las cajas reales de la provincia, a donde ha de ir la armada o flota en que han de llevar sus ocupaciones.[328]

Estos préstamos consistían en adelantes de dinero, normalmente una porción de contado y otra a al regreso de una fuerza naval, en contraprestación por el nombramiento de los puestos militares, desde sargentos mayores hasta capitanes generales de las armadas y flotas, sin excluirse la gobernación del Tercio de Galeones y las capitanías de mar y guerra. Dichos montos, al igual que algunos de los costes de la construcción naval y las carenas, serían devueltos sobre las cajas reales de Panamá, México o Veracruz. Genéricamente, a partir de los sesenta, a un interés del 8% y libres de toda imposición fiscal. Llegó un punto en que los maestres de plata desembolsaban a los militares estas libranzas en la bahía gaditana, sin mediar la Casa de la Contratación.[329] No obstante, a fines de la centuria, las cantidades, cobradas en plata en pasta, eran llevadas a buen recaudo por los militares en su retorno a España.[330]

¿Cómo eran negociados estos préstamos? Los gobernadores o presidentes del Consejo de Indias, comisionados para esta labor, presumiblemente se reunían con los candidatos propuestos por la Junta de Guerra de Indias y la Cámara de Indias en el Real Alcázar de Madrid. Hombres como el conde de Medellín o el de Peñaranda intentaban arrancar la cifra más elevada al alcance del pretendiente. Otras veces las conversaciones hubieron de discurrir por cauces más opacos, entrevistándose los secretarios del Consejo

[327] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 28 de septiembre de 1673, AGI, Indiferente General, 783.

[328] Veitia Linaje, *Norte de la Contratación…*, L. II, Cap. I, punto 31.

[329] Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 5 de marzo de 1651, AGI, Indiferente General, 767.

[330] Inventario de bienes de Antonio de Aguirre, a bordo del galeón gobierno, 23 de julio de 1682, AHPC, PC, 3742, ff. 578v-580v.

de Indias con apoderados de los militares. En 1671, el representante del capitán de mar y guerra Fabián de Ávila era el asentista y proveedor de armadas Domingo Herrera de la Concha, quien comunicó al secretario Sebastián Castillo Peralta que su cliente no estaba en situación de incrementar la puja.[331] Estos «podatarios» ejercían estás y más funciones. Aparte de probablemente servir como representante y negociador de los servicios crematísticos y logísticos del almirante Francisco Navarro ante la Corte, el banquero Diego Ignacio de Córdoba (Diago Hernando, 2004: 59-96) era su apoderado en la residencia tomada a fin de esclarecer el comportamiento de este marino como gobernador de los galeones de azogue despachados a México en 1684.[332]

El «poder del dinero» era una palanca, sin duda, a fin de alcanzar generalatos, almirantías y capitanías. Páginas más adelante se discurre si, en efecto, la experiencia exigida a los militares antes de convertirse en capitanes de mar y guerra se redujo o no. De cualquier manera, los hechos revelan que los presidentes del Consejo de Indias no dejaron de atender cualidades como el mérito y la destreza naval. Después de todo, los militares eran, las más veces, intermediarios entre el capital que les suministraba los préstamos o les permitía acometer carenas y asientos de construcción de galeones y la Monarquía.

Por consiguiente, la idea de las instancias de gobierno de la Carrera de Indias era sondear y escoger a aquellos que aglutinasen ambos requisitos: reunir fondos lo más elevados posibles con los que nutrir la bolsa de la avería y una satisfactoria relación de méritos y servicios. En 1669, el II conde de Alcudia, vástago de Pablo Fernández de Contreras, distinguido comandante naval en la guerra anglo-española de 1655-1660, ofertó la construcción de una nave –con el préstamo correspondiente– por la merced de gobernador del Tercio de Galeones. El conde recordaba las innumerables acciones y distinciones de su progenitor. Aunque tanto la Junta de Guerra de Indias y la Cámara de Indias se complacieron al comprobar que Alcudia quería probar fortuna en la construcción naval, desecharon la propuesta, denunciando la nula experiencia del ofertante.[333] Años más tarde, el conde de Medellín informaba a Mariana de Austria que, ante el inesperado fallecimiento del propietario de la capitana de la Armada de la Guarda, había procurado hacer acopio de las relaciones de militares más beneméritos para el cargo. Había recurrido incluso al asesoramiento de generales de la talla de Diego de Ibarra y Manuel de Bañuelos. No obstante, receloso de las «intercesiones», Medellín remitió, en busca de un observador imparcial, los memoriales de los aspirantes a un alto mando retirado, el conde de Montealegre.[334]

Durante los cuarenta y cincuenta, estas partidas proporcionadas por los militares se orientaron a sufragar toda suerte de expedientes. Incluso más tarde, de los sesenta en adelante, no existió una sistematización firme acerca de en qué caja abonar los préstamos, si la Tesorería General de Hacienda, la de Indias, o la receptoría de la Avería. Aún en 1663, se mandaba que el tesorero del Consejo de Indias transfiriese a la

[331] Sebastián Castillo Peralta a Cristóbal de Aguirre, Madrid, 30 de noviembre de 1671, AGI, Indiferente General, 782.

[332] Carta de poder, Cádiz, 13 de abril de 1686, AHPC, PC, 2361, f. 257.

[333] Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 9 de enero de 1670, AGI, Indiferente General, 781.

[334] Carta del conde de Medellín a Mariana de Austria, Madrid, 16 de septiembre de 1671, AGI, Indiferente General, 782.

Tesorería General 1.271.183 maravedís de plata pertenecientes al empréstito de 10.000 pesos del capitán de mar y guerra Antonio de Bañuelos. En el último tercio del XVII se persistió en divertir estos empréstitos a finalidades alejadas de la Carrera de Indias. En 1667, de los cerca de 300.000 pesos procedentes de empleos «beneficiados» con objeto de financiar la Armada de la Guarda del Príncipe de Montesarchio, 34.000 pesos se remitieron al ejército de Badajoz que combatía a los rebeldes portugueses.[335] En 1674, de los 100.000 pesos cedidos por Antonio de Laiseca Alvarado en recompensa por el generalato de la flota de Nueva España, 70.000 ayudaron en el frente catalán.[336] Los 50.000 pesos otorgados por Luis de Egüés y Beaumont en contrapartida por la capitanía del patache de la Margarita contribuyeron a costear las nupcias de Carlos II.[337] Sea como fuere, la relevancia de estos préstamos en la financiación del aparato militar aumentaría en los sesenta. La «práctica del beneficio» fue una pieza indispensable –aunque no la única– de un modelo más diversificado y complejo de financiación. En este sentido, los préstamos de los militares depositados en la receptoría de la avería (Díaz Blanco, 2015a: 117-138) –aunque no fueron del todo excepcionales las entregas en la tesorería del Consejo de Indias sita en Madrid (Andújar Castillo, 2020: 89-116) o la transferencia entre cajas– devinieron en uno de los conductos financieros más fiables del dispositivo militar. Estas aportaciones de los militares-empresarios anticipaban parte del numerario con que afrontar aquellos gastos que desatendían los asientos de carenas o construcción naval: bastimentos, pertrechos, armamento, y que eran adquiridos por la administración a través de otros cauces.

Situar el lugar de los préstamos en la abigarrada lista de caudales que costearon varias de las armadas y flotas del periodo permite ponderar su significancia. Los préstamos de los militares parecen haber sido esenciales en la conformación de una de las tres partidas de pago de las armadas de la época. En 1667, la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias encomendada al príncipe de Montesarchio costó un total de 505.212 pesos. Al igual que las formaciones de un lustro atrás, fue pagada en tres tiempos. En Andalucía, de contado, se reunieron por distintos cauces un total de 311.459 pesos, de los que solamente 224.621 (44,46%) se emplearon expresamente en ella, distrayéndose el resto en la paga de la flota de Nueva España del conde de Villalcázar y en el socorro del ejército de Extremadura. En el segundo tiempo, en América, 255.841 pesos (50,64%) fueron recaudados por los diputados del comercio; y, para finalizar, 24.750 pesos (4,89%) se buscaron al retorno de la formación a la Península. Esos primeros 311.459 pesos, pagados de contado, fueron surtidos a través de cuatro grandes vías de financiación. Los maestrajes de plata constituyeron el 15% del total, 47.586 pesos, otorgados una parte en régimen de donativo y otra porción en formato de préstamo. El 19% del global, 58.815 pesos, fue prestado por el Comercio de la Baja Andalucía. El apresto de los bajeles del militar italiano se nutrió, en adición, de varios ingresos de menor cuantía, entre ellos varios préstamos, 5.510 pesos de permisión correspondiente al Consulado, o la venta de un galeón por 12.000 pesos. De cualquier forma, la partida más importante quedaba constituida por los préstamos de los militares, 173.195 pesos, el 56% (Tabla 12).

[335] «Relación del gasto causado en el despacho de Galeones que fueron a Tierra Firme este presente año a cargo del Príncipe de Montesarchio […]», Madrid, 19 de octubre de 1667, AGI, Indiferente General, 780.

[336] Consulta de la Cámara de Indias, Madrid, 26 de septiembre de 1674, AGI, Indiferente General, 784.

[337] Consulta de la Cámara de Indias, Madrid, 9 de marzo de 1679, AGI, Indiferente General, 786.

Tabla 12
Origen de las partidas pagadas de contado para el despacho de la Armada de la Guarda del príncipe de Montesarchio (1667)

Procedencia	*Cantidad (pesos)*	*Porcentaje (%)*
Aportaciones de militares-empresarios	173.195	56
Beneficio/préstamo por los maestrajes de plata	47.586	15
Préstamos de los Comercios	58.455	19
Otros	32.223	10
Total	311.459	100

Fuente: Elaboración propia a partir de «Relación del gasto causado en el despacho de Galeones que fueron a Tierra Firme este presente año a cargo del príncipe de Montesarchio […]», Madrid, 19 de octubre de 1667, AGI, Indiferente General, 780.

Con todo, este naciente sistema de financiación, más diversificado y basado en la inyección de numerario de diversas vías: aportaciones de los comercios hispánicos, por un lado; y los préstamos y donaciones de militares y maestres de plata, sin contar los servicios logísticos proporcionados por esta oficialidad, no excusó a la Corona de participar en la financiación de las armadas. Posiblemente, el arca de la avería se llenó tanto o más que en la primera mitad del XVII con recursos reales (Álvarez Nogal, 1997). Primeramente, porque entre 1663 y 1676 –y como una muestra de la insuficiencia del mal denominado «Nuevo Asiento de la Avería», o a veces «Indulto de la Avería» (Oliva Melgar, 2005: 19-73)–, para solventar el desafío de la financiación, la Real Hacienda suplió más de un millón de pesos para la financiación de las armadas, cuando no en cubrir los desfases presupuestarios producto de las invernadas en Indias (Tabla 13).

Tabla 13
Relación de cantidades suplidas por la Real Hacienda a fin de pagar las armadas de galeones entre 1663-1676

Formación naval	*Año de regreso a España*	*Cantidad suplida por la Real Hacienda (pesos)*
Galeones a cargo de Diego de Ibarra (inclusa la flota de Nueva España)	1663	402.508
Galeones a cargo de Manuel de Bañuelos	1665	17.090
Galeones a cargo del príncipe de Montesarchio	1667	101.550
Galeones a cargo de Manuel de Bañuelos	1670	169.170
Galeones a cargo de Diego de Ibarra	1673	139.537
Galeones a cargo de Nicolás Fernández de Córdoba	1676	174.874
Total		1.004.729

Fuente: Elaboración propia a partir de «Relación de las cantidades que se han suplido por la Real Hacienda para acabar de satisfacer los gastos causados con las Armadas de Galeones después que se ajustó el asiento con el Comercio de la ciudad de Sevilla», AGI, Indiferente General, 785.

Pero no es que las aportaciones de los comercios no bastasen, sino que, en último término, casi la totalidad del modelo de financiamiento descansaba sobre los hombros del Rey Católico. Préstamos, asientos de carenas e, inclusive, ciertos gastos provocados por la construcción naval eran devueltos a un interés del 8% sobre los depósitos de las reales cajas de Portobelo, Panamá, o Veracruz. Una operatividad que tenía todo el sentido del mundo durante los reinados de Felipe IV y Carlos II, en paralelo al descenso cuantitativo de la importación de plata y oro pertenecientes al monarca. Estos caudales ya no podían ser redirigidos a cubrir las provisiones generales de la Monarquía ni el llamado «sistema imperial» metropolitano (Díaz Blanco, 2013). La satisfacción de estas libranzas se traducía en la diversión de estratosféricas cantidades de dinero consignados sobre la hacienda americana que ya ni siquiera entraban a la Sala del Tesoro de la Casa de la Contratación. Sirva de ejemplo la Armada de la Guarda de Pablo Fernández de Contreras regresada a la Península en 1663, después de una navegación y estadía en Indias de más de un año. En los galeones vinieron registrados propiedad del rey –sin contar los derechos de Santa Cruzada, media anata, papel sellado y donativo– 298.000 pesos de Tierra Firme y 163.985 de la Nueva España. La hacienda del Perú fue completamente consumida en la satisfacción de los préstamos, y 63.947 pesos de la mexicana fueron apartados con idéntica finalidad.

LA CONEXIÓN CON EL CAPITAL. LOS MILITARES DE LA CARRERA DE INDIAS ANTE EL NUEVO MODELO LOGÍSTICO Y DE FINANCIACIÓN

Con todas sus limitaciones, el nuevo modelo de financiación y soporte logístico de las armadas de la Carrera de Indias armonizó conceptos, en primera instancia, antitéticos. El contrabando y el fraude –que habían inhabilitado a efectos prácticos el derecho de la avería como sostén del aparato militar– encontraron una cierta coherencia en la segunda mitad del XVII con el mantenimiento de ese mismo dispositivo naval. Uno de los ejes en que se reconciliaron las necesidades y agendas del Comercio con las de la Monarquía fue la figura del militar-empresario. El capital comercial comprendía el infrarregistro como un hecho consumado. Paradójicamente, esta voluntad no era incompatible para que tanto el rey como el Comercio desearan el restablecimiento de un sistema de armadas seguro y confiable que garantizase la perdurabilidad de la Carrera de Indias y el flujo de riquezas. La Corona, por su parte, necesitaba recursos y servicios (préstamos, asientos de carenas, asientos para la construcción de galeones) provistos por ese mismo capital que preservasen el engranaje fiscal-militar de la Carrera de Indias. Al final, el modelo pasaba por que una porción del capital generado por el contrabando y el fraude se transfiriese al dispositivo naval. O, en otras palabras, la Monarquía articuló unos procedimientos de economía política que, con los militares como intermediarios, accedían a articular el lavado del dinero generado por el comercio ilícito. Lógicamente, esta renovación del compromiso público-privado no estaba exenta de inconvenientes. Excepto los asientos de construcción naval, que renovaban sin apenas costes para la Corona la flota mercante y engrosaban los navíos de bandera por dos viajes, el resto de servicios eran cargados sobre el entramado fiscal en Indias: las cajas reales. Este arreglo podía, como se ha visto, resultar sumamente oneroso para la Real Hacienda, hasta colegirse que el sistema de armadas y flotas era

antieconómico e inviable para el estado fiscal-militar hispano. Pero hay que tener en cuenta que la Monarquía, en la Carrera de Indias del último tercio del XVII, conjugó la riada de libranzas saldadas sobre las cajas reales con el despliegue de una fiscalidad extraordinaria sustanciada en imposiciones parafiscales del tipo de los indultos de «ropa de Francia» (Díaz Blanco y Hernández Rodríguez, 2021b: 133-162).[338]

Este modelo de financiación de las armadas y flotas era más diverso que el de las primeras décadas del XVII. En vez de un único intermediario, el Consulado de Cargadores a Indias, entre 1660-1667 se comprometió a los consulados ultramarinos a fin de inyectar dinero en el arca de la avería, se contó con el beneficiado de los maestrajes de plata y, naturalmente, antes y después se añadieron la panoplia de servicios suministrados por los militares-empresarios. Pese a todo, la inmensa mayoría de estos agentes parecen haber estado conectados. Es posible que, con el mal denominado nuevo asiento de la avería, o indulto de la avería, la Monarquía se centrase en captar ingresos del comercio realizado mediante naos mercantes. En contraposición, los servicios impuestos a los militares habrían sido una manera de succionar el comercio ejecutado soterradamente en el interior de los galeones de la Armada de la Guarda y las capitanas y almirantas de la flota de Nueva España.

Estos militares-empresarios no fueron ningún excepcionalismo hispánico en la segunda mitad del XVII. Los militares de la Carrera podrían definirse como contratistas privados que colaboraban en la gestión de una dimensión del estado fiscal hispano tan crucial como eran las armadas de la Carrera. Que la guerra se conjugase como un negocio era, en puridad, un aspecto consustancial al Antiguo Régimen (Parrott, 2012). Las monarquías eran conscientes de que, estimulando el negocio privado, se podía maximizar el tamaño de ejércitos y armadas. Qué mejor ejemplo que la Monarquía de Luis XIV, donde la venalidad y mercantilización de los regimientos posibilitó el aumento sin paliativos del tamaño del ejército francés. Sistema, por cierto, que, aunque vigente en la España de los Austrias (Andújar Castillo, 2006: 375-394), sería genuinamente trasplantado a la Península por Felipe V, con esas contratas para la formación regimientos contraídas entre el monarca y unos particulares. Unos contratistas que tenían delegada la gracia real para cumplimentar las patentes en blanco de la oficialidad subalterna, lo que ponía en marcha «una interesante empresa mercantil» (Andújar Castillo, 2004: 43). El modelo era extrapolable para la armada francesa, rival de los militares-empresarios españoles:

> The same division between negotiable and non-negotiable areas of sovereingty was evident in the navy of Louis XIV. Developed by Colbert on the principle of overt royal-ministerial control, the building and supply of the navy was underpinned from the outset bay massive contracting with financial-mercantile elites who had private and informal connections to Colbert and the naval administration. The notion of centralized, bureaucratic control was constantly suverted by the necessary deals to maintain the flow of finance and material resources to the navy, deals which frecuenty involved granting an official role in the naval administration to individuals whose involvement had been that of private contractor (Parrott, 2012: 277).

[338] Una buena relación de los servicios del comercio de la Baja Andalucía a la Corona en época de Carlos II (Díaz Blanco, 2012: 237-291).

También, con algunas diferencias, el modelo era aplicado por los aliados en el mar de los españoles, los neerlandeses. Los capitanes neerlandeses no tenían que ocuparse de efectuar empréstitos ni obras de carenas, pero sí del avituallamiento. Por el conocido como *kospenningen*, al oficial al mando de cada navío el almirantazgo le satisfacía una asignación fija por hombre y día. A cambio, el marino había de alimentar a la tripulación. La asignación era, teóricamente, más elevada de lo necesario, cubriendo tanto los gastos de las raciones de rigor como el excedente que compensaría al militar. Los militares, de esta manera, a fin de bastimentar sus naves, se debían molestar en suscribir contratos con proveedores de sus localidades de origen (Bruijn, 2011: 45-46 y 101-104). Este carácter de intermediario entre la Monarquía –suscribiendo asientos con el poder político– para, a su vez, establecer contratas con otros agentes, es fundamental a la hora de comprender la naturaleza de esta figura (González Enciso, 2013: 269-303).

Todos estos rasgos convergían en estos militares-empresarios quienes, asentados en localidades como Cádiz, Sevilla o El Puerto de Santa María, constituían esa *fiscal-mercantile elite* de Parrott, una suerte de burguesía militar, interconectada tanto con el capital del Comercio como con la Monarquía. Como emprendedores, participaban directa e indirectamente en la estructura fiscal-militar de la Monarquía mientras captaban una porción de sus rentas y se incrustaban, legal e ilegalmente, en las conexiones del comercio. Una de las vertientes del negocio era, pues, la venta de navíos y material militar, a la Corona, por supuesto, pero también a particulares. Domingo de Iturri construyó en los setenta un galeón de setecientas cuarenta y tres toneladas en San Sebastián que, a renglón seguido, vendió a la Monarquía. El rey lo adquirió para patache de la Armada de la Guarda, tarifándolo en 42 ducados de plata la tonelada, unos 43.000 pesos, a los que había que agregar los 10.000 pesos por el servicio de Iturri de trasladarlo de Guipúzcoa a la bahía de Cádiz.[339] En 1696, Iturri era uno de los propietarios –y contratistas–de uno de los navíos, el Nuestra Señora de la Concepción, de la Armada del Mar del Sur (Bradley, 2009: 128). Francisco Martínez de Granada alquiló en 1658 diez ocho piezas de artillería, siete cureñas y 477 balas rasas al comerciante y maestre de navío Francisco Paninque. Paninque estaba pertrechando su bajel, incluso en el buque mercante escoltado por la Armada de la Guarda del marqués de Villarrubia.[340] El almirante Francisco de Pineda vendía por 46.000 pesos a dos hombres de negocios, Juan de Iriarte y Juan Agustín de Iturri, el Nuestra Señora de la Victoria, San Francisco de Paula y Santa Teresa, de porte de 372 toneladas, con licencia para navegar a Nueva España encuadrado en la flota de Diego de Zaldívar.[341] El gobernador del Tercio de Galeones en 1691, Ignacio de Ubilla, poseía igualmente dos naves en propiedad, el galeón Nuestra Señora de los Remedios, San Nicolás de Bari y San Ignacio; y otro navío de menor tonelaje, 420 toneladas, el Nuestra Señora de los Remedios y San Ignacio. Ubilla, en su testamento, dictaba a sus herederos las coordenadas que habían de regir tras su muerte la estrategia familiar: el aprovechamiento

[339] «Relación de los navíos que se han fabricado por cuenta de S.M. y de los que se han comprado fabricados desde el año de 1675 […]», Madrid, 10 de febrero de 1679, AGI, Indiferente General, 1493.

[340] Recibo y obligación, Cádiz, 2 de junio de 1658, AHPC, PC, 1130, foliación indistinguible.

[341] Carta de pago, Cádiz, 23 de enero de 1683, AHPC, PC, 3742, ff. 244r-245v

comercial de los navíos y la concertación de nuevas contratas con el rey. No en vano, había entregado 4.000 doblones de oro, 3.000 de donativo, porque el Nuestra Señora de los Remedios fuese uno de los mercantes de la flota de Nueva España del conde de San Remy.[342] Asimismo, su primogénito, Esteban de Ubilla, heredaría el galeón, «para que el susodicho lo navegue a dichas Indias y Tierra Firme, haciendo para ello con S.M. los asientos que convengan, o prosiguiere los que yo tengo hechos».[343]

Estos servicios a la Corona no se restringían a los asientos de carenas, préstamos y construcción naval. Un ejemplo de ello es el vitoriano asentado en Cádiz, Domingo de Munárriz. Prominente comerciante, hasta el punto de haber viajado como diputado del comercio en tres flotas, Munárriz se sentía igualmente cómodo ejerciendo de militar que como hombre de negocios. En 1687, afirmaba haber servido al rey cuarenta y tres años, desde 1647, en las armadas del Mar Océano, la Carrera de Indias y el presidio de Cádiz. Munárriz, en efecto, se especializaría, aprovechando su pujanza económica, en brindar a la Casa de la Contratación, el Consulado de Cargadores a Indias y la Capitanía General del Mar Océano y Costas de Andalucía, toda suerte de servicios financieros, militares y logísticos. En 1676, obedeciendo órdenes del marqués de la Laguna, capitán general del Mar Océano y Costas de Andalucía, el Consulado encargó a Munárriz que organizase y fletase cuatro bajeles que, sumados a otros cinco de la Armada del Mar Océano y la de Barlovento, asegurasen el arribo de la flota de Nueva España. Munárriz gastó 4.000 pesos en sustentar a su costa uno de los navíos, incluida su tripulación y armamento a bordo. Un año después, el mismo Tomás de la Cerda volvería a confiar en Munárriz a la hora de componer una escuadra de cinco navíos –cuatro de ellos llegados de Vizcaya– con los que socorrer la asediada Orán. Nuevamente, en 1678, reconvirtió su navío de registro, que integraba el convoy comercial de la Armada de la Guarda, en de escolta, gastando 6.000 pesos en su reacondicionamiento y embarque de una compañía de infantería.[344] Su faceta como prestamista no reviste menos interés. A comienzos de los ochenta, prestaba a la Casa de la Contratación 32.000 reales de plata con los que acelerar el apresto de las naves capitana y almiranta de una armadilla dispuesta para resguardar los Galeones de Tierra Firme del marqués de Brenes.[345] Como diputado del Comercio, en 1682 facilitaría el indulto de 412.000 pesos ajustado por el marqués de Mancera, enjugando el embarque de las haciendas extranjeras que se esperaban al retorno de la Armada de la Guarda. Presumiblemente, Domingo no incursionó en todas estas empresas en solitario. Su hermano, José de Munárriz, había servido, hasta su fallecimiento, veinte años en las armadas reales y asentado con la Corona la construcción de un navío para la Carrera de Indias.[346]

---

[342] «Cargo y data de los maravedís procedidos de efectos beneficiados a disposición del marqués de los Vélez», 1689, AGI, Contaduría, 153. Testamento de Ignacio de Ubilla, Cádiz, 30 de diciembre de 1691, AHPC, PC, 3104, 631r-633v.

[343] Testamento de Ignacio de Ubilla, Cádiz, 30 de diciembre de 1691, AHPC, PC, 3104, 631r-633v.

[344] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 31 de julio de 1687, AGI, Indiferente General, 1879.

[345] También prestaría 4.000 pesos para la puesta a punto de la capitana y almiranta de la armada de Barlovento. «Data de los maravedís que pagó en el arca general de la ciudad de Cádiz desde 1 de junio de 1681 hasta fin de marzo de 1683», cuenta del pagador Francisco Pablo de Pineda, AGI, Contratación, 3583.

[346] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 15 de junio de 1675, AGI, Indiferente General, 1493.

Otro igual de Munárriz sería su paisano Mateo Pérez de Garayo. Garayo obtendría su patente de capitán de mar y guerra gracias a la provisión de complejos servicios logísticos, a pesar de que nunca fue, puramente, un cabo de galeones. El éxito cosechado, como el de tantos otros, estuvo en conjugar la empresa privada con el servicio al rey. Su irrupción como contratista se remonta a 1671, cuando construyó en La Habana el galeón La Santísima Trinidad y Nuestra Señora de Aránzazu, costándole 107.000 pesos, «que la mayor parte le prestaron diferentes personas». En 1673, a cambio de la patente de capitán, navegó con La Santísima Trinidad a México en conserva de la flota de Pedro Corbet. El navío de Pérez de Garayo reforzó a la capitana y almiranta de Nueva España, puesto que lo guarnicionó por quince meses, de su cuenta, con una compañía de medio centenar de soldados. Si bien Mateo Pérez de Garayo sostendría que había efectuado el periplo «con el bajel zafo» y desembolsado en la empresa más de 24.000 pesos, el hecho es que las inversiones llamaban a más inversiones. Mientras arrendaba su bajel criollo para servir como capitana de la flota de Nueva España de Francisco Martínez de Granada, adquiriría por 40.000 pesos la nao San Pablo, de menos de 490 toneladas y fábrica extranjera. Pérez de Garayo exprimiría comercialmente estos vasos, cuyo sentido va parejo a la compra de licencias para la navegación de navíos sueltos a Indias. En 1674, pagó 14.064 pesos a cambio de enviar una de sus embarcaciones a Honduras, la cual transportaría cien infantes que desembarcar en las islas de Barlovento. Tres años más tarde, donaría 12.000 pesos destinados a autorizar la entrada del San Pablo en el buque de la flota. De nuevo, en 1677, la Casa de la Contratación escogió su galeón como capitana de los azogues a Nueva España comandados por Gabriel de Crucelaegui.[347]

Si era posible efectuar estos servicios militares, logísticos y financieros, era debido a que los beneficios de la empresa comercial eran sumamente mayores. Los militares-empresarios eran las más veces la cara visible de unos grupos comerciales asentados en la Baja Andalucía y engarzados con la economía transnacional europea. El contrabando de ropa de Francia y otros textiles, la reexportación de hierro vizcaíno (García Fuentes, 1991), amén de productos agrícolas andaluces a título personal y,[348] sobre todo, el flete de las mercaderías de otros, fue la clave explicativa de su éxito: «los dichos capitanes, que en verdad son dueños de todo lo que se carga en los dichos bajeles, llevando las dichas mercaderías, unas por su cuenta y otras a flete de diferentes personas del Comercio».[349] Este interés comercial explica que las urgencias se desatasen cuando la navegación se veía impedida. Manuel de Casadevante transmitía a Madrid su indignación al enterarse de que su nave, recién construida en los astilleros vascos, no viajaría como galeón de guerra en la próxima armada, como estaba estipulado por asiento. El empresario calculaba en 50.000 pesos la suma gastada entre la construcción del navío, su desplazamiento a Andalucía, los salarios de personal y bastimentos invertidos. Contrariado al

[347] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 15 de junio de 1673, AGI, Indiferente General, 1877. Consultas de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 28 de abril de 1676 y 5 de junio de 1682, AGI, Indiferente General, 1878. Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 25 de junio de 1680, AGI, Indiferente General, 780.

[348] Testamento de Francisco Navarro, Cádiz, 28 de mayo de 1686, AHPC, PC, 2361, ff. 301r-310r.

[349] Sumaria de la visita, cuaderno 1º, Sevilla, 30 de diciembre de 1665, AGI, Escribanía, 1156A.

contemplar «paralizada» su inversión en los caños de La Carraca, suplicaba que la nave se incluyese en el buque mercante de Tierra Firme.

Y por eso mismo, porque a la postre estas figuras estaban supeditadas y ancladas a unas redes crediticias y comerciales de alcance transnacional, es complicado responder de manera exacta la pregunta por excelencia, ¿quién financiaba, a su vez, a los militares-empresarios de la Carrera de Indias? El análisis realizado sobre el inventario de acreedores inserto en el testamento del militar-empresario Francisco de Lezo confirma, en primer lugar, cómo la logística de los aprestos era profundamente dependiente del capital extranjero. Es cabal recordar que, en época protoindustrial, antes de la aparición del sistema fabril, la construcción de un navío de guerra, con sus imperativos tecnológicos y complejidad, era una de las formas de inversión más voluminosas de cuantas se podían acometer (Brewer, 1989: 34-37).

La Monarquía no estaba en disposición de prescindir de la colaboración de agentes privados oriundos del norte de Europa, como tampoco de correas de transmisión como los militares-empresarios. Lezo le debía dinero, entre otros, a Valentín Pérez de Dunslague, residente en El Puerto de Santa María y del que ya se ha tratado; y a Juan Enríquez de Mesa, destacado contratista y financiero, intermediario de Daniel van Eden (Sanz Ayán, 1992: 915-945).

Aunque esta subordinación al capital extranjero deja de manifiesto las deficiencias de la industria naval hispana, la incursión de Lezo, así como del burgalés Juan Sáenz de Manurga, avecindado en Cádiz, subrayan la relevancia y vigor de las inversiones norteñas en la Carrera. Entre la multiplicidad de negocios abordados por Sáenz de Manurga, natural de Redecilla del Camino,[350] se hallaba el aprovisionamiento de las levas españolas a Indias. En 1677, vendió a la Casa de la Contratación por un monto de 6.738 reales de plata setecientas camisas y setecientas corbatas con las que vestir a un contingente remitido al otro lado del océano.[351] Las subordinaciones de Francisco de Lezo no eran un caso aislado, más bien parecen haber sido la norma. Ignacio de Ubilla declaraba en su testamento que estaba unido a sus acreedores, en su mayor parte vascos, no solamente por interés, sino también debido a una sincera amistad. A tal nivel, que les encomendaba la formación de su hijo Esteban, «en continuación de la amistad con que siempre me favorecieron».[352] Los socios de Ubilla eran mercaderes y factores vascos como Miguel Vélez de Larrea[353] y Juan Francisco de Goyaga;[354] otros militares cuyas familias presentaban una dilatada trayectoria comercial en la Carrera, como Manuel de Casadevante, entonces gobernador político y militar de Sanlúcar; y

[350] Testamento de Juan Sáenz de Manurga, Cádiz, 1 de octubre de 1685, AHPC, PC, 3744, ff. 493-516.

[351] «El dicho don Florencio de Vozmediano, pagador por S.M. de las Reales Armadas y flotas de Indias», 1676-1677, AGI, Contratación, 3548.

[352] Testamento de Ignacio de Ubilla, Cádiz, 30 de diciembre de 1691, AHPC, PC, 3104, 631r-633v.

[353] «Expediente de información y licencia de pasajero a Indias de Miguel Vélez de Larrea, mercader, factor, natural de Bilbao y vecino de Cádiz […] a Tierra Firme», 1690, AGI, Contratación, 5453, n. 160.

[354] Goyaga heredaría uno de los navíos de Ignacio de Ubilla, «Registro de ida del navío "Nuestra Señora de los Remedios y San Ignacio", de cuatrocientas y veintidós toneladas, maestre Juan Francisco de Goyaga, que salió de Cádiz con la flota del conde de San Remy, para Nueva España», 1692, AGI, Contratación, 1251, n. 1.

personalidades cercanas al Consulado, del tipo de Lorenzo López de Ezeiza y Ramón de Torrezar y Legorburu.[355]

Los militares-empresarios de la segunda mitad del XVII parecen haber estado entremedias de dos grandes grupos: flamencos y cantábricos. Una supeditación económica que encaja bastante bien con el encaje periférico de la economía bajoandaluza en la segunda mitad del XVII, tanto en Cádiz como en Sevilla. Basta con realizar un repaso a los abecedarios de las escribanías sevillanas del periodo para percibir una retracción mercantil que estaba ocasionando, como efecto colateral, una marcada tendencia a la macrocefalia (Díaz Blanco, 2012: 247-250). Los nexos que vinculaban crediticia y logísticamente a los militares-empresarios con los flamencos católicos –y se ha visto muy bien en el ejemplo de Lezo– no eran más que un eslabón con el más distante capital neerlandés. En 1684, el cónsul español residente en Ámsterdam reconocía que el grueso del comercio holandés con la urbe hispalense pasaba por manos de hombres de negocios originarios de las provincias leales (Sánchez Belén, 2005: 163-201). Por supuesto, no era una dinámica nueva. Los flamencos llevaban largo tiempo amparados en una corporación del peso del Consulado de las Naciones Flamenca y Alemana de Sevilla Díaz Blanco, 2015b: 123-145) y su equivalente gaditana (Crespo Solana, 2002: 297-309). Por su parte, los vascos siempre habían constituido una de las comunidades más efervescentes de la Baja Andalucía, bien representada en diversos indicadores macro del tráfico comercial e, incluso, a través de sus prácticas devocionales y de socialización, como la Hermandad de los Vizcaínos situada en el monasterio de San Francisco Casa Grande de Sevilla (Fernández González, 2000). En el último tramo de la centuria, el auge vasco-navarro se plasmaría, por ejemplo, en su incontestable predominio entre las planas rectoras del Consulado de Cargadores a Indias de Sevilla (Díaz Blanco, 2015b: 123-145), o en la instauración de congregaciones devocionales y corporativas en la misma Cádiz. Quizás la más importante fuese la Cofradía del Santísimo Cristo de la Humildad y la Paciencia, ubicada en el convento de San Agustín (Garmendia Arruebarrena, 1986), cuya portada fue patrocinada por otro militar de la Carrera de Indias, Sancho de Urdanivia.[356]

Como *entrepôt*, y dada su relevancia castrense, muchos de los militares-empresarios de la segunda mitad del XVII y sus financieros tenían fijada su residencia en Cádiz o El Puerto de Santa María: Diego de Medina, Francisco Navarro, Pedro Adrián Colarte, Ignacio de Barrios Leal, Domingo de Munárriz, Fernando Carlos de Montellano o Juan de Ubilla. Sin embargo, convendría no establecer, al igual que tampoco se hace entre los hombres de negocios (Díaz Blanco, 2015c: 283-298), una distinción tajante entre los militares-empresarios radicados en Cádiz y los que lo estaban en Sevilla, como tampoco demasiado entre sus financieros. No habría de ser sorprendente, por cuanto las lógicas, o sea, la operatividad del contrabando, que impulsaban a los militares-empresarios de Sevilla y los de Cádiz no eran extremadamente dispares. El elenco de acreedores de Francisco Navarro así lo confirma (Tabla 14). Al momento de dejar este mundo, el almirante debía 65.384 pesos, de los que

[355] Testamento de Ignacio de Ubilla, Cádiz, 30 de diciembre de 1691, AHPC, PC, 3104, 631r-633v.

[356] Testamento de Sancho de Urdanivia, Cádiz, 3 de septiembre de 1644, AHPC, PC, 3712, ff. 888r-891v.

46.840 se le habían prestado a fin de satisfacer préstamos a Carlos II para la ocupación de puestos en las armadas. El principal prestamista era Domingo Grillo, asentado en Madrid, marqués de Clarafuerte, célebre en la Carrera de Indias por el asiento de esclavos asumido entre 1663 y 1674 (García Montón, 2011: 367-384). El resto de prestamistas eran exponentes de lo más granado de esa burguesía de los negocios gaditana imbricada en las armadas. Pedro Colarte era uno de los negociantes más opulentos del Cádiz finisecular y progenitor del también militar-empresario, Pedro Adrián Colarte (Bustos Rodríguez, 1991: 28). En cuanto a Domingo de Munárriz, de quien ya se ha tratado, amén de ser otro de los grandes empresarios y contratistas establecido en el emporio gaditano, era uno de los más íntimos amigos de Navarro. El militar-empresario andaluz nombró a Munárriz uno de sus tres albaceas, encomendándole velar por sus descendientes tras su fallecimiento.[357]

Otro de los acreedores de Navarro era Ignacio de Soroa, constructor de galeones (Serrano Mangas, 1985: 121-123) y capitán de la maestranza de las Fábricas Reales. La deuda con Soroa, a diferencia de las anteriores, probablemente esté relacionada con la superintendencia ejercida por Navarro en la cornisa cantábrica, supervisando la construcción de varios vasos y desplazándolos hasta Cádiz.[358] Navarro debía, a su vez, con motivo de la suscripción de varias escrituras de obligación a riesgo o «préstamos de mar» (Bernal, 1992: 462-469; Carrasco González, 1996: 81-96), más de 15.500 pesos. Estas cartas de obligación vinculaban a un prestatario, el cabo de galeones, quien se presentaba como vecino de Sevilla/Cádiz, de partida para Tierra Firme/Nueva España, como general, almirante o capitán de mar y guerra de una de las naves, con un prestamista, algunas veces claramente involucrado en el comercio transatlántico. Por lo común, no fijaban ningún porcentaje de interés ni clarificaban exactamente su objeto, más que «para ayuda a mi aviamiento y despacho». Las condiciones de devolución estaban estandarizadas, «en un año contándose desde la fecha de esta escritura o antes si llegan antes los Galeones».[359] Esta opacidad descriptiva estaba plenamente justificada. Estas escrituras de obligación a riesgo eran, en realidad, mecanismos de camuflaje de encomiendas comerciales (Díaz Blanco y Hernández Rodríguez, 2022: 103-132). Otorgaban, discretamente, a prestatario y prestamista la cobertura jurídica indispensable para su formulación ocultando la verdadera naturaleza del negocio. En el caso de Navarro, dos de sus acreedores eran individuos perfectamente reconocibles en el universo empresarial de la Sevilla del último tercio del XVII: Lorenzo de Ibarburu y Galdona, y Mateo Pérez de Garayo. Ibarburu y Galdona, muerto en 1684, fue uno de los últimos compradores de oro y plata de Sevilla (Díaz Blanco, 2019: 353-369). Respecto al alavés Mateo Pérez de Garayo, del que ya se ha tratado, hermano del también comerciante Diego Pérez de Garayo (Lobato Franco, 2005: 203-222), sería uno de los primeros representantes de un apellido ligado al Consulado de Cargadores a Indias en los primeros compases del XVIII.

[357] Testamento de Francisco Navarro, Cádiz, 28 de mayo de 1686, AHPC, PC, 2361, ff. 301r-310r.

[358] «Cargo de las cantidades que entraron en poder de Francisco Navarro para transporte de los galeones fabricados en Cantabria», AGI, Contaduría, 561.

[359] Carta de obligación de Antonio Severiche a Antonio de Murúa. Sevilla, 8 de julio de 1662, AHPSe, PNS, 10235, f. 331.

Tabla 14
Deudas, conceptos y acreedores de Francisco Navarro

Acreedores por préstamos		*Acreedores por escrituras de obligación a riesgo*		*Otros acreedores*	
Nombre	Cantidad (pesos)	Nombre	Cantidad (pesos)	Nombre	Cantidad (pesos)
Pedro Colarte	15.520	Mateo Pérez de Garayo	4.000 (30% interés)	Ignacio de Soroa	3.044
Domingo de Munárriz	2.240	Antonio de Flores	2.600		
Domingo Grillo	28.080	Lorenzo de Ibarburu y Galdona	7.900		
Desconocido	1.000	Nicolás Mercader	1.000		
Total	65.384				

Fuente: Elaboración propia a partir de Testamento de Francisco Navarro, Cádiz, 28 de mayo de 1686, AHPC, PC, 2361, ff. 301r-310r.

Hay que tener en cuenta que, si las armadas fueron un trampolín de la burguesía de los negocios gaditana desde la que promocionarse socialmente y contrabandear, determinados estratos de la mesocracia hispalense tampoco hubieron de observar el salto a la oficialidad de las armadas –o su financiación– con desagrado. Tradicionalmente se sugirió que estas capas intermedias de la sociedad sevillana, ante el declive comercial de la urbe, tendieron a la inversión en un valor-refugio como era la propiedad agraria, apostando, además, por una acusada estrategia de aristocratización (Díaz Blanco, 2012: 247-250). Este proceso, definido por la compra de títulos de Castilla en el transcurso del reinado de Carlos II, tuvo por materialización más emblemática en la fundación de la Real Maestranza de Caballería en 1670. Tres militares-empresarios, Pedro Carrillo de Albornoz, Andrés Tello de Guzmán y Pedro de Guzmán Dávalos estuvieron a la cabeza de la iniciativa. Las razones para que estos individuos, u otros surgidos de estirpes pertenecientes a la oligarquía urbana y el universo mercantil, como Casaus, Orozco, Crucelaegui o Corbet,[360] se inclinasen por la profesión militar y naval son, simplemente, conjeturables. Puede que, en un clima de pesimismo en los negocios y ante la recrecida pujanza comercial de Cádiz, estos linajes advirtieran la ocupación de las capitanías como una llave que les garantizaba un espacio para sus cargazones; que la retracción económica les hiciera decantarse por el servicio real; o que, sin suponer una ruptura total con el pasado inmediato, avizorasen las armadas como un jalón o «salto» a las gobernaciones indianas. Lo que es evidente es que, cuando el comercio sevillano entraba en su fase más o menos crepuscular, siguió habiendo una suerte de burguesía militar en Sevilla.

[360] Pedro Corbet, quien serviría como general de flotas de Indias y almirante general de la Armada del Mar Océano, era hijo del hombre de negocios sevillano, Roberto Corbet. Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 9 de enero de 1672, AGI, Indiferente General, 782.

Una figura que resume esa introducción de la mesocracia hispalense en la financiación y logística del aparato militar de la Carrera es Juan José de la Bárcena. Este de la Bárcena era el representante de, al menos, la segunda generación de un clan cántabro originario de Cotillo, en el valle de las Anievas, obispado de Burgos.[361] El padre de Juan José, el capitán y maestre José de la Bárcena, es rastreable en el buque comercial de las flotas del ecuador de la centuria.[362] La familia de Juan José comerciaba con tafetanes granadinos en Veracruz y sostenía apoderamientos comerciales en Lima.[363] Pero los de la Bárcena no eran una isla cantábrica aislada de la sociedad que les rodeaba. Las hermanas de Juan José estaban casadas con individuos pertenecientes a la oligarquía hispalense y miembros de la oficialidad de las armadas indianas. Teresa de la Bárcena había contraído esponsales con Leandro del Cossío; Ana Petronila de la Bárcena estaba unida a José Antonio de Armenta Casaus Pérez de Guzmán; y Francisca Josefa de la Bárcena era viuda de Sebastián Rubín de Celis, capitán del Tercio de Galeones.[364] Por su parte, un hermano de Juan José, Diego Antonio, había tomado los hábitos y se desempeñaba como canónigo de la catedral.[365] Para Juan José de la Bárcena y su extensa parentela, la ocupación de puestos navales puede haber sido una plataforma desde la que comerciar desde una posición privilegiada, quizás zafándose de molestos competidores. En 1677, Juan José prestaba a Carlos II 40.000 pesos en contrapartida por la capitanía de mar y guerra del patache de la Margarita de la Armada de la Guarda de 1681 al mando del marqués de Brenes. Un navío, este patache de la Margarita, que desde antiguo ejercía una navegación de cabotaje por la costa de Cumaná.[366] Sus dos cuñados le prestaron expresamente significativas cantidades con las que satisfacer el préstamo. José Antonio de Armenta contribuyó con 10.200 pesos, y Leandro del Cossío con 5.060.[367] Las aportaciones de los cuñados no eran suficiente, por lo que seguramente de la Bárcena recurrió al capital suministrado por otros hombres de negocios. En mayo de ese año, por ejemplo, Luis Corbet le hizo un préstamo por valor de 12.000 pesos cuya devolución expiraba a los veinte meses cumplidos de la firma de la escritura y cuyo fiador era el propio Leandro del Cossío.[368]

Las obligaciones crediticias con los Corbet no eran lo único que unía a Juan José de la Bárcena con algunos de los apellidos más distinguidos de la Sevilla finisecular. Con certeza, no solamente el beneficio de su capitanía de mar y guerra, sino todos los resortes del

[361] Nombramiento para capellanía, Sevilla, 30 de agosto de 1677, AHPSe, PNS, 10271, f. 631r.

[362] Galeones y flota de Tierra Firme del cargo del general Manuel de Bañuelos y Sandoval. Naos de flota por el Comercio de Sevilla, carta de los jueces oficiales de la Casa de la Contratación a Felipe IV, Sevilla, 7 de octubre de 1664, AGI, Indiferente General, 779.

[363] Carta de poder, Sevilla, 18 de mayo de 1677, AHPSe, PNS, 10271, f. 54.

[364] Estas vinculaciones matrimoniales entre militares e hijas o hermanas de comerciantes parecen haber sido bastante comunes de la segunda mitad del XVII en adelante. El general Juan de Ubilla, hijo de Ignacio de Ubilla, y residente en El Puerto de Santa María, estaba casado con Juana de Oneto, hermana del comerciante José de Aristiguieta. Poder para testar, Cádiz, 29 de agosto de 1702, AHPC, PC, 1575, ff. 559r-561v. «Expediente de información y licencia de pasajero a Indias de José Aristiguieta, vecino de Puerto de Santa María, mercader, factor, a Nueva España», AGI, Contratación, 5457, n. 6.

[365] Aceptación de bienes y herencia, Sevilla, 6 de julio de 1677, AHPSe, PNS, 10271, ff. 467-468.

[366] «Real cédula a los oficiales reales de Panamá, para que hagan efectiva a Juan José de la Bárcena la libranza de 40.000 pesos […]», Tarazona, 6 de abril de 1677, AGI, Panamá, 240, L. 20, ff. 351r-353r.

[367] Carta de obligación, Sevilla, 14 de agosto de 1677, AHPSe, PNS, 10270, ff. 553-554.

[368] Carta de obligación, Sevilla, 25 de mayo de 1677, AHPSe, PNS, 10270, f. 1.022.

apresto del patache de la isla Margarita de 1681, estaban en manos de individuos ejemplificadores de esta madeja que era la *fiscal-mercantile elite* de la Carrera. Unos más visiblemente, otros no tanto. De primeras, porque el navío utilizado como patache, La Santísima Trinidad, no era propiedad del rey, sino de un particular, Mateo Pérez de Garayo. Juan José de la Bárcena, en calidad de capitán de mar y guerra, se obligó a carenar este navío. En consecuencia, estaba obligado a suscribir un asiento de carenado, el cual, realmente, fue ejecutado por su representante y apoderado, Cristóbal de Crucelaegui, comprador de oro y plata. La participación de Crucelaegui como apoderado posiblemente se debiera a que era uno de los afianzadores de Juan José de la Bárcena (Hernández Rodríguez, 2023b: 141-174). Crucelaegui, en nombre del empresario cántabro, asentó un contrato merced al cual se obligaban a ejecutar las obras de acondicionamiento del casco de la nave a cambio de 20 ducados la tonelada a resarcir en Indias con su correspondiente interés. A de la Bárcena, sin embargo, al no ser el propietario de la nave, se le descontarían 4.000 ducados del piso del galeón, los cuales percibiría su dueño, Mateo Pérez de Garayo.[369] La operación pudiera resultar cotidiana y anecdótica, pero constituye una instantánea que sintetiza los cimientos sobre los que se construyó financiera y logísticamente el dispositivo naval transatlántico en la segunda mitad del XVII.

Dicho esto, ni la concertación de asientos ni la efectuación de empréstitos eran para los militares-empresarios un escenario idílico, exento de riesgos y contingencias. Los militares-empresarios estaban al albur de algunas dinámicas imprevisibles y, en buena medida, fuera de su margen de maniobra: la coyuntura comercial de la Carrera de Indias; la liquidez de las cajas reales indianas y, por ende, de la producción argentífera; la provisión de crédito en la Baja Andalucía y la Corte; el cortocircuito del régimen de armadas a causa de la guerra; un naufragio o el apresamiento de un navío. Factores todos que podían dar al traste con el negocio. Unas incidencias que dejaban ver las costuras del sistema fraguado en el ecuador de la centuria, revelando cuan dependiente resultaba de las fluctuaciones y ritmos del comercio. Los infortunios de Adrián Pulido Pareja ejemplifican la interminable lista de avatares que eran susceptibles de truncar una empresa cuyo fin no era otro sino la maximización de beneficios. El militar madrileño fue, en 1655, nombrado general de la flota de Nueva España, la más alta responsabilidad de una carrera inaugurada treinta y cinco años atrás, y que le había llevado a Flandes, la Armada del Mar Océano y la Carrera de Indias. Como ya empezaba a ser costumbre, Pulido Pareja hubo de carenar la capitana de Nueva España antes de partir y, con anterioridad, satisfacer a la Corona un préstamo de 25.000 pesos, lo que asumió buscándolo a crédito «con intereses muy crecidos».[370] Las desgracias del general vinieron dadas por el estallido de la guerra anglo-española de 1655 a 1660. Se aprestaron menos flotas al virreinato y, cuando lo hicieron, el mando de Pulido Pareja fue reiteradamente pospuesto. El tiempo jugaba en contra del militar, puesto que los intereses de la deuda contraída no cesaban de incrementarse, llegando casi a doblar la inversión inicial, «con que los intereses me costaron más de 20.000

[369] Fe de escritura de apresto y carenado, Juan Francisco Pinto, escribano del despacho de las reales armadas y flotas de Indias, Sevilla, 25 de octubre de 1680, AGI, Indiferente General, 1495.

[370] Carta de Adrián Pulido Pareja a Juan de Subiza, Cádiz, 25 de abril de 1660, AGI, Indiferente General, 1181.

[pesos]».[371] Las desdichas para Pulido Pareja se conjuraban fatalmente. El préstamo al rey y los intereses a este agregados le fueron retornados en la flota de Diego de Egüés y Beaumont, aquella que los ingleses incendiaron en Santa Cruz de Tenerife en 1657. Los españoles consiguieron desembarcar en la isla los metales preciosos antes del combate, pero eso no eximió a Pulido de tener que hacerse cargo de la costa y riesgo de conducción de la plata hasta Madrid, aumentando los intereses hasta el 16%.[372]

Tras cinco años a la espera, en 1660, Pulido Pareja albergaría la esperanza de recuperar las cuantiosas inversiones acumuladas. El problema residió en que habría de competir por los aprovechamientos del galeón con más figuras de las previstas inicialmente. Lo primero, porque la capitana de Nueva España tenía una capacidad finita que Felipe IV y sus ministros se habían ocupado de distribuir. De las menos de 700 toneladas de porte del galeón, la Casa de la Contratación habían vendido 200 de permisión; de acuerdo con Pulido Pareja, otras 250 contendrían los bastimentos y pertrechos; y el resto se emplearían en almacenar las bulas, papel sellado y azogue.[373] La solicitud del general de que el mercurio fuese repartido entre las naos de la flota fue desatendida. Adicionalmente, Pulido hubo de afrontar una inconveniencia que entorpecería más la posible introducción de mercaderías, y es que habría de compartir las cámaras del galeón con Juan Francisco de Leyva, conde de Baños, [374] y su parentela. Y en el tornaviaje, el general habría de devolver a España al virrey relevado, el duque de Alburquerque, su familia, y al ex arzobispo de México. No cabe duda de que uno de los obstáculos de la suscripción de los asientos y préstamos con la Monarquía era la dilatada espera hasta la ocupación efectiva del mismo, lo que sin duda habría de elevar los intereses de los préstamos a su vez contraídos por los militares. Diego Ponce de León esperó tanto por la gobernación del Tercio de Galeones que falleció antes de ver efectiva su plaza. El problema, en palabras de su hijo, Fernando, a la reina Mariana de Austria, estribaba en que, sin poder disfrutar del gobierno del Tercio de la Armada de la Guarda, tampoco le era posible saldar las deudas que habían posibilitado el empréstito a la Monarquía, «de que resultó dejar a sus hijos con gran descomodidad y con obligación de satisfacer sus deudas».[375]

Estas quejas parecen acallarse notablemente entre los años sesenta y setenta, considerados por diversos autores una fase de reactivación de la Carrera de Indias (García Fuentes, 1980; Díaz Blanco, 2012: 288-289), para reanudarse entre los ochenta en adelante (García-Baquero González, 1992: 324-326). Una dinámica que se adecúa bastante bien a otros fenómenos en los que los militares-empresarios estaban involucrados, como la construcción naval. Para Lourdes Odriozola Oyarbide, la industria naval guipuzcoana de la segunda mitad del XVII despegó al socaire de los asientos concertados por el rey y particulares para el surtimiento tanto de la Armada del Mar

[371] Carta de Adrián Pulido Pareja a Juan de Subiza, Cádiz, 28 de marzo de 1660, AGI, Indiferente General, 1181.

[372] Carta de Adrián Pulido Pareja a Juan de Subiza, Cádiz, 25 de abril de 1660, AGI, Indiferente General, 1181.

[373] Carta de Adrián Pulido a Juan de Subiza, 21 de marzo de 1660, AGI, Indiferente General, 1181.

[374] Carta de Adrián Pulido Pareja a Juan de Subiza, Cádiz, 28 de marzo de 1660, AGI, Indiferente General, 1181.

[375] Consulta de la Cámara de Indias, Madrid, 26 de febrero de 1670, AGI, Indiferente General, 781.

Océano como, especialmente, de la Carrera de Indias (Odriozola Oyarbide, 1996: 163). Sin embargo, distingue entre una fase de expansión del sector naval, entre 1650-1679 y otra de estancamiento, comprendida entre 1680-1712 (Odriozola Oyarbide, 1998: 93-146). No en vano, el mismo García Fuentes constató como la construcción de galeones a cambio de la dispensa de generalatos, almirantazgos y capitanías se interrumpió en los ochenta (García Fuentes, 1980: 198-200). Cabría preguntarse si estas tendencias estarían, a su vez, relacionadas con la coyuntura caracterizada, precisamente, por la decreciente producción argentífera y aurífera americana de 1680 hasta el inicio del siglo XVIII (Tepaske, 2010: 16). Un descenso de la producción minera que, de existir, habría afectado particularmente al ingreso de plata en pasta y numerario en las cajas reales indianas, repercutiendo en el abono de empréstitos y carenas. A mediados de esa década, el almirante Guillén de Ribera y Casaus representaba al Consejo de Indias cómo los oficiales de la real caja de Panamá le habían negado una libranza de 20.000 pesos consignada sobre esa plaza.[376] No eran el único militar que apuntaba al retraso de la Monarquía en unos pagos de los que dependía la maquinaria defensiva. En su testamento, Francisco Navarro declaraba que Carlos II le debía 81.263, 88 pesos (Tabla 15), mucho más de lo que el almirante adeudaba a sus acreedores (Tabla 14). También Ignacio de Ubilla afirmaba que el rey le debía 64.000 pesos escudos de a diez reales de plata «por diferentes préstamos que he hecho y los intereses que van corriendo».[377]

Tabla 15
Conceptos y cantidades por abonar a Francisco Navarro de parte de la Monarquía

Concepto	*Año de libranza*	*Cantidad (pesos)*	*Interés*
Préstamo por almirantazgo de Galeones	1680	50.000	8%
	1684	20.000	8%
Fábrica de galeones	1682	4.756, 25	Desconocido
Sueldo por ocupación en Cantabria	-	6.507,63	-
Total	81.263,88		

Fuente: elaboración propia a partir del testamento de Francisco Navarro, Cádiz, 28 de mayo de 1686, AHPC, PC, 2361, ff. 301r-310r.

No solamente las cajas reales estaban dando síntomas de agostamiento. El capital del Comercio, el mismo que les permitía tomar a su cargo asientos de carenas y construcción naval, sin contar los préstamos, estaba dejando de fluir como en las décadas precedentes. Unas dependencias que no eran extrañas para la Casa de la Contratación y el Consejo de Indias. Se afirmaba que Pedro de Guzmán Dávalos, marqués de la Mina, «tenía hechos muchos contratos con muchas personas del Comercio». Este modelo de financiación, el inaugurado entre los cuarenta y cincuenta, fue el que se tensionó en exceso en los ochenta. Si la plata dejaba de circular, poco se podía hacer.

[376] Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 26 de mayo de 1684, AGI, Indiferente General, 789.
[377] Testamento de Ignacio de Ubilla, Cádiz, 30 de diciembre de 1691, AHPC, PC, 3104, 631r-633v.

Lo aseveraba sin tapujos Gonzalo Chacón, al confesar que ni él ni el resto del capital comercial poseía dinero, algo agravado por el reciente naufragio de un galeón y varios mercantes de la Armada de la Guarda del marqués de Brenes (Serrano Mangas, 1991: 51), «así por el estado en que se halla el Comercio como por las grandes pérdidas que se han experimentado en el último viaje de Galeones».[378] En consecuencia, los militares-empresarios acogían con displicencia las apelaciones de la Monarquía para perseverar en unos préstamos y asientos cuyas condiciones no habían variado en su configuración sustancialmente desde la década de los sesenta. En 1681, Antonio de Aguirre se declaraba ante Carlos II «exhausto». Había realizado un préstamo de 50.000 pesos por la gobernación del Tercio de Galeones y otro de 70.000 a cambio de la futura capitanía general de la Armada de la Guarda, recordando que, en ese tiempo, su galeón había sido retirado del propósito para el que, a la larga, había sido concebido, nao mercante sumada al buque de las flotas.[379] La crisis comercial sufrida por la Carrera de Indias en las postrimerías de la centuria y la incapacidad del Consejo de Indias y la Casa de la Contratación para confeccionar nuevas fórmulas que alentasen la construcción naval e inyectasen más dinero en la avería explican, en parte, la poquedad de naves en vísperas del advenimiento de la nueva dinastía.

CRISIS Y REAJUSTE EN EL SISTEMA DE ARMADAS

La reformulación del sistema de financiación de las armadas de la Carrera de Indias tuvo un notable impacto en su evolución en el último tercio del XVII. La quiebra del último asiento de la avería, en 1642, había precipitado el desmoronamiento del número de bajeles de guerra de alto porte de la Armada de la Guarda, así como los contingentes de infantería embarcada encuadrados en el Tercio de Galeones (Gráfico 2 y 3). En este sentido, la crisis de los cincuenta, evidenciada por el estrangulamiento de los intercambios a manos de las armadas inglesas, fue la consecuencia y no la causa del divorcio sobrevenido entre la Corona y el Comercio. Si en ese decenio, las comunicaciones con las Indias lograron mantenerse precariamente, fue gracias a armadillas en las que se ensayaban asientos de carenas y empréstitos. Unas, más afortunadas, como la despachada a Nueva España por Diego de Medina y Juan de Montaño;[380] otras, como la improvisada fuerza de seis navíos dirigida por Marcos del Puerto, se saldarían con cuantiosas pérdidas materiales y humanas (Álvarez Nogal, 1997: 332-334). Es incuestionable que, con los avatares bélicos de telón de fondo, el nuevo modelo de financiación y logística no podía terminar de carburar ni de generar la confianza necesaria. Como se ha podido comprobar, el mero desembarco de la plata transportada por la flota de Nueva España de Diego de Egüés en Tenerife tenía perniciosos efectos para militares-empresarios que, sobre el papel, no estaban involucrados en la operación.

Los primeros síntomas de recuperación de un cierto músculo defensivo llegarían en 1658, dos años antes del teórico cese de hostilidades entre Inglaterra y la Monarquía Católica. Ese año, Juan de Echeverri, marqués de Villarrubia, tuvo su bajo mando la mayor Armada de la Guarda reunida desde la quiebra de los asientos de la avería, con,

[378] Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 25 de noviembre de 1682, AGI, Indiferente General, 788.
[379] Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 19 de agosto de 1681, AGI, Indiferente General, 788.
[380] «Relación del gasto hecho en el apresto y despacho de los dos galeones que fueron con los azogues a la provincia de Nueva España por febrero de este año», 1655, AGI, Indiferente General, 770.

entre otras unidades, ocho galeones de la Carrera y tres de la Armada del Mar Océano.[381] A partir de los sesenta, la principal formación del dispositivo defensivo transatlántico recobró el número de galeones acostumbrado en los años veinte del XVII: entre siete y diez, Gráfico 2. La infantería del Tercio de Galeones, por su parte, alcanzó en el último tercio del XVII un número de efectivos muy elevado, demostrando la buena acogida en Cádiz de los bandos de enganche. En 1667, los galeones de Montesarchio fueron guarnicionados por 1.900 soldados;[382] la armada de Manuel de Bañuelos de 1669 llegó a embarcar 1.515 infantes;[383] y la de Gonzalo Chacón de 1684 otros tantos (Gráfico 3).[384]

El aparente vigor de estas armadas finiseculares, no obstante, conviene ser repensado con detenimiento, puesto que difumina significativos reajustes en los ritmos del aparato militar. Despachar una formación a Indias siguió siendo una proeza organizativa en la que se conjugaba el saber hacer de los administradores de la Monarquía con los imprescindibles aportes del capital privado. Resultaba ser una negociación en la que, bajo los nuevos presupuestos de 1660, se involucraba a los comercios de ambos hemisferios, los diputados de la avería, los cabos de galeones y sus prestamistas, los maestres de plata y sus propios acreedores… El monto y proporción interna de estas operaciones no había variado ostensiblemente con relación a la primera mitad del XVII. Dos cajas, pertenecientes a sendos órganos, la Capitanía General de Sevilla o Proveeduría General de pertrechos y bastimentos, y la Capitanía General de Cádiz, sufragaban la inmensa mayoría del gasto. Mientras, el dinero orientado a la adquisición, mantenimiento y suministro del armamento correría a cuenta de la capitanía general de la Artillería de Sevilla. En cierta forma, una ficción administrativa y contable, a sabiendas de que todas estas partidas, más las erogadas en sueldos de ministros, eran financiadas por una bolsa fiscal común, la avería.

En 1667, la Armada de la Guarda de Andrés Dávalos, príncipe de Montesarchio, cuyo coste inicial era de 487.211 pesos, acabó deparando un sobrecoste inicial de unos 18.000 pesos, 505.212 globalmente. El Gráfico 6 recoge una imagen elocuente de los gastos de esta empresa y su proporción: 373.712 pesos, el 77% del total, fue debido a la compra de bastimentos (bizcocho, legumbres, medicinas, dietas para los enfermos, agua), expediente que elevaba exponencialmente el coste de estas fuerzas. En comparación, los 46.757 pesos, el 10%, empleados predominantemente en el pagamento de la gente de mar y guerra y socorros puntuales, reservados a la Capitanía General ubicada en Cádiz, se antojan un desembolso mucho menor. De hecho, a lo largo del último tercio del XVII, las cuatro pagas recibidas por la infantería del Tercio de Galeones

[381] «Memoria de los navíos de que se compuso los Galeones con los cuatro de refuerzo y navíos mercantes que van a Tierra Firme y Nueva España este año de 1658 a cargo del general don Juan de Echeverri, marqués de Villarrubia […]», AGI, Indiferente General, 1179.

[382] «El dicho pagador Cristóbal de Vozmediano. Su cuenta ordenada. Data de los maravedís que pagó en el Arca de Capitanía General de Galeones de Cádiz desde 1 de enero de 1663 hasta 30 de abril de 1667», AGI, Contratación, 3491.

[383] «El dicho pagador don Florencio de Vozmediano. Su cuenta ordenada. Data de los maravedís que pagó de arca de la Capitanía General de la ciudad de Cádiz desde 10 del mes de septiembre del año de 1668 hasta fin de diciembre del año de 1669», AGI, Contratación, 3542.

[384] «El pagador don Francisco Pablo de Pineda, su tercera cuenta ordenada. De la data del arca de Capitanía General de Armadas de Cádiz, que va desde 1 de abril de 1683 hasta fin de abril de 1684», AGI, Contratación, 3584.

han de haber supuesto un gasto ínfimo, del orden del 15 o el 20% del presupuesto.[385] Menos si cabe, la artillería, con 31.564 pesos, apenas implicando el 6% del global, con el aderezo de mosquetes y arcabuces, la adquisición de pólvora y su refinado, la compra de cuerda, lienzo, balería y otros insumos y, sobre todo, el pagamento de condestables, artilleros y demás oficialidad. Por último, el 7% del total venía procedido de los 35.178 pesos destinados a fines varios. Desde el abono del sueldo de diferentes jueces oficiales y ministros de la Casa de la Contratación desplazados a Sanlúcar y a Cádiz para vigilar los trabajos de apresto y pagamentos; al despacho de navíos de aviso.

Gráfico 6
Partidas y proporción en los gastos del despacho de la Armada de la Guarda del príncipe de Montesarchio de 1667

Fuente: Elaboración propia a partir de «Relación del gasto causado en el despacho de Galeones que fueron a Tierra Firme este presente año a cargo del príncipe de Montesarchio, que se compuso de siete galeones […]», Madrid, 19 de octubre de 1667, AGI, Indiferente General, 780.

[385] La proporción de las pagas de la gente de mar y guerra respecto al total de lo desembolsado en el gasto de la Armada de la Guarda ha de haber resultado, después de todo, bastante dispar. Las variaciones entre lo pagado a la gente de mar y guerra, o sea, oficialidad naval, oficialidad militar e infantería de un contingente a otro pueden haber resultado de una multiplicidad de factores: el volumen de la tripulación, el tiempo de navegación y estadía en Indias, las invernadas, la deserción, etc. A su regreso de Indias en octubre de 1663, el gasto de la gente de mar y guerra de la Armada de la Guarda de Pablo Fernández de Contreras importó 1.709.204 reales, a saber, alrededor del 36% del global. Empero, no era la infantería, con un 13%, sino la gente de mar, más escasa y, por extensión, más cotizada, quien se llevaba la mayor porción, con un 22,60%. La casi cuadruplicación del desembolso en los costes de la tripulación de 1662-1663, en yuxtaposición con lo erogado en idéntico fin en 1667, solamente un 10% del total de la armada, está ligado a su tiempo de operatividad. Los galeones de Pablo Fernández de Contreras partieron a Tierra Firme en noviembre de 1662 y regresaron a la Península en diciembre de 1663, o sea, su ida, estadía y vuelta computó 14 meses de gasto. En contraposición, la formación de Montesarchio marchó en marzo de 1667 a Indias, volviendo a España en diciembre de ese mismo año, sin invernar. «El dicho pagador don Cristóbal de Vozmediano, su cuenta ordenada. Data de los maravedís que pagó en el arca de la Capitanía General de Galeones de la ciudad de Cádiz en los años de 1660 y 1661 y 1662», AGI, Contratación, 3490. «Relación del dinero que es necesario para las dos, cuatro y seis pagas de la armada del cargo del general príncipe de Montesarchio», Sevilla, 28 de septiembre de 1666, AGI, Contratación, 4798. «El dicho pagador Cristóbal de Vozmediano. Su cuenta ordenada. Data de los maravedís que pagó en el Arca de Capitanía General de Galeones de Cádiz desde 1 de enero de 1663 hasta 30 de abril de 1667», AGI, Contratación, 3491.

En apariencia, nada parecía haber cambiado. Acaso, si se observa la Tabla 16, el importe de las armadas se redefinió a sus nuevas dimensiones, que a su vez eran similares a las previas a la espiral belicista de fines de los años veinte. Los 600.000 pesos de la Armada de la Guarda de 1662, o los 500.000 de los galeones de Montesarchio, están algo más próximos a las tónicas presupuestarias de finales del XVI y principios del XVII, o de comienzos del reinado de Felipe IV, que al bucle bélico que acabó con los asientos de la avería. Se trataba de gastar menos por armada despachada, tratando Comercio y Monarquía de reequilibrar el presupuesto. Pero es que, si se observan los despachos de armadas de Tierra Firme y flotas de Nueva España sistemáticamente a partir de los cincuenta, es irrefutable que, puesto que se botaron muchos menos contingentes que en la etapa anterior, el gasto descendió remarcablemente. Como se desarrolló líneas atrás, en los primeros cuarenta años de la centuria, el ritmo o periodicidad de la Carrera de Indias había sido anual. Esto es, Casa de la Contratación y Consulado se habían esforzado por lanzar cada año una Armada de la Guarda y las respectivas flotas de Tierra Firme y Nueva España. De manera extraordinaria, el desastre de Matanzas y la urgencia de plata condujeron a que se despacharan ocasionalmente en un año más de una Armada de la Guarda. El ecuador de la centuria caducó sin solución de continuidad estas pretensiones de periodicidad anual.

Tabla 16
Comparación del gasto invertido en diversas armadas indianas de la primera y segunda mitad del siglo XVII

Formación naval	*Año*	*España*	*Indias*	*Regreso*	*Total (pesos)*
Armada de la Guarda	1593-1605				412.500
Armada de la Guarda	1605				384.747
Armada de la Guarda	1626				825.000
Armada del Mar Océano	Principios 30				1.162.335
Armada de la Guarda	1662	386.255	171.269	43.039	600.563
Flota de Nueva España	1662	52.842	55.519	5.500	113.861
Flota de Nueva España	1664	-	-	-	133.354
Flota de Nueva España	1666	-	-	-	224.564
Armada de la Guarda	1667	224.621	255.841	24.750	505.212
Flota de Nueva España	1668	-	-	-	292.009
Flota de Nueva España	1670	-	-	-	403.605
Flota de Nueva España	1671	-	-	-	287.899

Fuente: Elaboración propia con base en AGI, Indiferente General, 780-783-1870. AGS, Guerra Antigua, 1005. Pajuelo Moreno, 2021: 332-333.

Cuando, entre 1650 y 1700, hubo de haber –de acuerdo con los parámetros tradicionales– unas cincuenta armadas de galeones y tras tantas flotas de Nueva España, lo que se halla son unos parcos 16 galeones a Tierra Firme y 25 convoyes mexicanos. Este descenso tuvo forzosamente que obedecer a modificaciones en las pautas del comercio (Díaz Blanco, 2018b). Las dieciséis armadas de galeones fueron, hasta los

ochenta como poco (Pajuelo Moreno, 2019: 155-175), fuerzas similares en número de unidades a sus antecesoras de los años veinte del XVII. Ahora bien, su periodicidad, esto es, el intervalo de tiempo transcurrido entre un despacho y el siguiente, se fue ampliando. En contraste, las flotas novohispanas mantuvieron un estable ritmo bianual, cruzando el oceano aproximadamente cinco de ellas por década. Todavía más, los esfuerzos defensivos dan la impresión de haberse centrado en robustecer esporádicamente esta formación. La flota de Enrique Enríquez de Guzmán se compuso en 1668 de capitana, almiranta y un patache en la ida, a los que se agregaron en el retorno dos navíos de refuerzo; en 1670, la escolta militar de la flota de José Centeno inició la ida también con dos galeones adicionales.[386]

Un cúmulo de factores, algunos de ellos de naturaleza estructural, sentenciaron la periodicidad de las armadas. Estos pasan por el fin de los asientos de la avería; la retracción del comercio; un descenso puntual de la producción de metales preciosos indianos (Tepaske, 2010: 16) y el consecuente descenso de las remesas de plata pertenecientes al rey (Díaz Blanco, 2013); el alza de los situados, motivado por el incremento de los costes de la defensa imperial (Reichert, 2013); el rampante incremento de la piratería; y el bloqueo naval inglés durante el conflicto de 1655-1660. Todos ellos contribuyeron a volver irregular el despacho de armadas y expediciones comerciales. El languidecimiento de las armadas de Tierra Firme distó de ser episódico para hacerse crónico. Así las cosas, la evolución de la Armada de la Guarda podría interpretarse como un síntoma de la crisis general del comercio atlántico, sobre todo si se extrapola con el dinamismo del denominado Pacífico Hispanoamericano. Una reorientación historiográfica dimanada de postulados que insisten en conceder la mayor de las relevancias a la economía asiática en la Edad Moderna Temprana, con China como sumidero de la plata altoperuana y novohispana. Así, el declinar de los galeones y su secular ruta transatlántica sería paralela al auge de dos incómodos ejes transpacíficos conectados con el sudeste asiático: el vector que unía el Perú con México por medio de diversos puertos centroamericanos, y el que enlazaba Nueva España con las Filipinas a través del Galeón de Manila. Ni siquiera la graduación impuesta por la Corona a la Carrera del Pacífico y la, en relación con la anterior, casi absoluta restricción de los intercambios entre los dos virreinatos, habrían conseguido socavar la inercia de estas dinámicas (Valle Pavón, 2005: 213-240). Bajo esta premisa, el nuevo asiento de la avería de 1660 habría sido una tentativa ingeniada por la Monarquía por atar a los consulados de Lima y México al sostenimiento de un aparato militar al que directamente, nunca habían contribuido y en el que, honestamente, tampoco nunca habían estado interesados. Es posible que, efectivamente, el comercio atlántico hubiera de competir en unos mercados –a veces saturados de mercaderías– tanto por las manufacturas asiáticas como nativas. O que la alteración de los ritmos de las armadas esté igualmente en conexión con transformaciones en los patrones de

[386] «Relación de lo que ha importado el gasto de ida, estada y vuelta de las flotas y navíos de azogues que han llegado a estos reinos de las provincias de Nueva España desde el año pasado de 1664 conforme las relaciones de la Casa de la Contratación de Sevilla, que están en los libros de la Contaduría», Fernando García de Buitrago y Lope Gaspar de Figueroa, Madrid, 6 de septiembre de 1673, AGI, Indiferente General, 783.

exportaciones de productos de alto valor y sofisticación, como viene defendiéndose (Lamikiz, 2023: 213-248).

Con todo, es posible también que el ocaso de la Armada de la Guarda esté más en conexión con un simple cálculo, el de costes/beneficios que entrañaba su financiación. Un razonamiento que siempre había estado en la mente del Comercio bajoandaluz desde, como poco, fines del XVI, y que a partir de 1660 incumbía sin paliativos a los mismos cargadores americanos a través de sus consulados. ¿Merecía la pena la subvención del complejo aparato militar de la Carrera de Indias, con sus galeones de la plata como indiscutible ápice? Con ese reequilibrio del comercio atlántico y pacífico, en el que Nueva España asomaba ya como corazón de la Monarquía, la Armada de la Guarda empezaba a ser una antigualla, una estructura «costosa» y «disfuncional» (Díaz Blanco, 2018b). Su recorrido, en el siglo XVII, es en buena medida la pugna de sus financieros y agentes implicados en su organización por abaratarla y simplificarla. ¿Cómo iba a perdurar si en el último tercio del XVII era más una traba que ese estímulo, esa garantía, ese seguro que aportaba tranquilidad frente a potencias rivales o corsarios? Poco a poco, los cargadores peninsulares, novohispanos y peruanos debieron de convencerse que la costosa y militarizada ruta Sevilla-Cádiz/Cartagena de Indias/Portobelo/Panamá/ el Callao-Lima era antieconómica y prescindible. En comparación, la ruta Lima-El Callao-Acapulco-México-Veracruz-Cádiz/Sevilla compartía protagonismo con la Carrera del Pacífico, enlazaba con un espacio abarrotado de plata, y estaba mucho menos militarizada. El dispositivo defensivo de esta ruta era raquítico, pero indudablemente menos costoso: la fuerza naval de la Armada del Mar del Sur, ordinariamente dos galeones con el título de capitana y almiranta; y la flota de Nueva España. Si se vuelve la mirada a la Tabla 16, se toma conciencia de que las capitanas y almirantas de Nueva España eran asiduamente –y, como poco–, la mitad de caras que la Armada de la Guarda. Haciendo un ejercicio de comparación, el modelo de dispositivo naval que estaba triunfando en las últimas décadas del XVII en el espacio atlántico era aquel que siempre había existido en el Pacífico, evitando desorbitados desembolsos en concepto de defensa.[387]

Esta consideración, la de que los costes de la defensa atlántica no habían de superar a los beneficios de la empresa comercial, es clave para comprender la evolución de las dimensiones del aparato militar de la Carrera de Indias y su dialéctica con el capital bajoandaluz. Durante el reinado de Felipe III la Corona y el Consulado, en un contexto de distensión del desafío bélico y reajuste de los mercados atlánticos, convinieron en contraer el potencial militar, incluso por debajo de lo pactado en los asientos de la avería. Este precario equilibrio quedó trastornado alrededor de 1627-1628, fecha de Matanzas. Las exigencias defensivas de Olivares –más galeones, contingentes más poderosos reforzados por la Armada del Mar Océano, más infantería e incluso expediciones extraordinarias a Indias– tuvieron su reverso, conllevando el

[387] El galeón de Manila, como su propio nombre indica, solía constar de un único navío. No obstante, a partir de la segunda mitad del XVII, no fue infrecuente que los virreyes enviasen a las Filipinas socorros de tropas transportadas por una o dos naves mercantes de pequeño porte (Alfonso Mola y Martínez Shaw, 2012: 123-142).

alza del derecho de la avería y la imposición de diversos servicios extraordinarios muy por encima de lo acordado. Esta súbita mutación en las relaciones entre la Monarquía y el capital financiero puso en jaque la regularidad de los asientos de la avería y, poco a poco, subvirtió enteramente el modelo fiscal-militar en el que se basaba el monopolio compartido desde los últimos estertores del XVI. Al final, se produjo una dislocación entre los medios y el potencial militar, que encontró su sima entre 1645 y 1658. La supervivencia del sistema de armadas trajo, correlativamente consigo, un reajuste del modelo de financiación alternativo al tradicional de asientos de la avería. Dicho reajuste pasaba por una readaptación de la Corona a un fenómeno que el militarismo de Olivares se había encargado de exacerbar, el contrabando, el fraude y el paulatino desplazamiento del eje comercial de la Carrera de Indias a la bahía de Cádiz. No es casual que, consiguientemente, el andamiaje fiscal-militar de la Corona desplegado sobre la Carrera de Indias, con la abrogación del derecho de la avería, la eliminación de la obligatoriedad del registro de la plata, los empréstitos, la colaboración de los comercios americanos y la emergencia militar de Cádiz como complejo fiscal-militar y naval intentase acoplarse a la realidad de la segunda mitad del XVII. Y que se pretendiera, a toda costa, no incrementar la presión fiscal, es decir, no retroalimentar el círculo vicioso que casi desarticula las armadas.

Pese a ello, la recuperación del régimen de armadas, si bien parcial, no fue total. Por decirlo coloquialmente, la transformación del aparato militar en el ecuador de la centuria no lo devolvió a la casilla de salida de 1621. Y es que, si la Monarquía hubo de transigir en, desde mediados de siglo, apretar mucho menos a los cargadores a Indias, condescendiendo en muchas de sus transgresiones del sistema, la periodicidad de la Armada de la Guarda no se restableció. Todavía más, la aminoración del aparato militar puede comprenderse como una vertiente más de lo que se ha observado como una moderación de la presión político-fiscal de la Corona hacia el comercio transatlántico desde 1653, confirmada de 1661 en lo sucesivo (Díaz Blanco, 2012: 286-287). Pero si se reexaminan sus resultados, el impacto de la reformulación financiera y logística larvada desde mediados de los cuarenta, estos fueron incontestablemente mediocres para las aspiraciones de la Monarquía Católica. Los asientos y empréstitos contraídos con los militares-empresarios, en comunión con el resto de vías de financiación, no libraron a la Monarquía de ver drenados sus ingresos indianos y realizar aportaciones a la bolsa de la avería. Solo pálidamente se restableció la compleja y desafiante infraestructura militar y naval hispana lo suficiente para garantizar espasmódicas armadas de Galeones a Tierra Firme desde 1660. Cabría, preguntarse, si eso fue posible, habida cuenta del capital que se escondía a la espalda de estos individuos, en parte por la anuencia de las redes de comercio transnacional al mantenimiento de la Carrera de Indias castellana. Porque, desde luego, la Carrera de Indias de la segunda mitad del XVII, aun con su recuperación, careció del vigor para reimpulsar la construcción naval y en los ochenta mostraba signos de visible deterioro.

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, «alcaides 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 alcaides era de más importancia que la conservación de una gran provincia.[389] Esta calificación de alcaides 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 capitanía 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.

de la introducción de capitanes de la Armada del Mar Océano en las planas del Tercio de la Armada de la Guarda.

Conforme fueron avanzando los años, la figura del capitán de mar y guerra de la Carrera de Indias –especialmente aquel que lideraba una compañía del Tercio de la Armada de la Guarda– no hizo sino robustecerse. En los albores de la centuria, el alférez de cada compañía parece haber sido designado por el capitán general de la Armada de la Guarda (Pajuelo Moreno, 2021: 268). De cualquier modo, las ordenanzas militares de 1632, extensibles al dispositivo defensivo de la Carrera de Indias, vendrían a sancionar el poder decisorio de los cabos de galeones en este ámbito, escogiendo alféreces y sargentos a su arbitrio, porque «con justa consideración se deje la libre elección de los alféreces a los capitanes, por haberles de fiar la honra que se gana o pierde con las banderas».[393] Un decenio después, los capitanes adquirieron la capacidad de nombrar a los oficiales del marinaje del galeón: contramaestre y guardián. Una orden llamada a incrementar la autoridad de los capitanes sobre la gente de mar y demás oficios de la tripulación (piloto, calafate, cirujano, capellán) y justificada por los amagos de insubordinación manifestados ocasionalmente por estos puestos.[394] Este revestimiento competencial era susceptible de erosionar el control de la Corona sobre el registro, incentivando el fraude y la corrupción. No es de extrañar, por tanto, que desde Madrid se tratasen de minimizar estos riesgos riesgos. Desde 1635, las capitanías del Tercio de Galeones, así como su gobernación y los generalatos y almirantazgos de la Armada de la Guarda dejaron de ser «en propiedad», esto es, retenidos por un militar durante un largo periodo de años, para pasar a ser añales, aunque sin excluirse del todo la posibilidad de prorrogarse año a año.[395] La propiedad o perpetuidad, aunque fuera anual, no era una cuestión baladí para un cabo de galeones, máxime en contraposición con la otra modalidad de disfrute de una capitanía, la interinidad. Nombrar profesiones a discreción representaba una diferencia sustancial a heredar las planas del antecesor en la gobernación.

El gobernador del Tercio de Galeones

Había cabos de galeones o capitanes de mar y guerra que estaban jerárquicamente a una escala superior al resto: los gobernadores. En la Carrera de Indias, se podía investir como «gobernador» a aquel cabo de galeón que mandase una pequeña escuadra de naves, si bien en ocasiones pudo haberse tratado de un mero grado honorífico. No obstante, por este título eran conocidos los jefes de los tercios de infantería española de la Carrera, el Tercio de la Armada de la Guarda y su «hermano», el Tercio de la Armada de Barlovento. Ambos eran «tercios de armada», pero su propósito militar no era equivalente a los tercios de la Armada del Mar Océano, algunos de los cuales

[393] «Real ordenanza de 28 de junio de 1632 sobre la disciplina militar, mando, sueldos, ventajas, provisiones de empleos y otras cosas», puntos 29 y 30, en Joseph Antonio Portugués, *Colección General de las Ordenanzas Militares, sus innovaciones y aditamentos*, Madrid, Antonio Marín, 1764.

[394] Real Cédula, Madrid, 3 de marzo de 1642, AGI, Indiferente General, 2501, L. 19.

[395] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 20 de febrero de 1642, AGI, Indiferente General, 1874.

ni siquiera llegaron a embarcarse y servían más como unidades terrestres que como verdaderas fuerzas anfibias. Por el contrario, originalmente, el Tercio de la Armada de la Guarda era una unidad diseñada expresa y exclusivamente a fin de proteger los galeones de la plata y no desembarcar en tierra. Tal concepto había de tener hondas implicaciones en su gobernador, cuyas atribuciones y función fueron más que difusas, acotándose y definiéndose continuamente.

En opinión de los maestres de campo de los tercios terrestres y del Océano, el gobernador del Tercio de Galeones no era un equivalente, negándose a tenerle por un igual y alternar con él en las jornadas en que convivieron. Sostenían que la ascendencia de un gobernador sobre las compañías bajo su mando era significativamente menor a la de los tercios convencionales, al estar las banderas embarcadas durante buena parte del viaje y a las órdenes de sus respectivos capitanes. En consecuencia, el de gobernador era un oficio distinto al suyo. Ante este prejuicio, la inveterada aspiración de los gobernadores del Tercio de Galeones sería la de equipararse a los maestres de campo de la Armada del Mar Océano, en otras palabras, homologar el oficio de «gobernador» al de maestre de campo. Una aspiración en que se entremezclaba la obsesión por el honor militar; la rivalidad entre unidades y el orden de precedencia en campaña; y quizás, prosaicas pretensiones económicas. El sueldo mensual del gobernador del Tercio de Galeones, estabilizado en el XVII, era de 60 escudos (20 por el puesto+40 por capitán de una compañía). Una soldada por debajo de los estipendios de los maestres de campo del ejército de Flandes, por ejemplo, 80 escudos (40 por el puesto+40 por la capitanía de la compañía), sin contar gajes adicionales por el mantenimiento de la guardia de honor de alabarderos o el paje (Rodríguez Hernández, 2015: 53). Honores todos de los que carecía el gobernador en la Carrera de Indias.

Las ordenanzas de 1632 estipularon la desaparición de la figura de gobernador de tercio en aras de poner fin a los agrios enfrentamientos entre maestres y gobernadores, aunque añadiendo una solución de compromiso: que en campaña se entregase a los gobernadores patente de maestre de campo.[396] A posteriores gobernadores como Miguel Adrián de Redín y el marqués de Cardeñosa se les guardó esta prerrogativa (Serrano Mangas, 1989: 249). Pero las disposiciones de la Corona no supusieron el cierre del debate. En 1633, Medina Sidonia escribía a Felipe IV avisándole de lo oportuno que sería dispensar al propio Miguel Adrián de Redín las preeminencias de maestre de campo, más si cabe dados sus servicios como gobernador interino de Cádiz mientras se desempeñaba como gobernador del Tercio.[397] Y casi veinte años más tarde, en 1652, en medio de las operaciones de las tropas de la Carrera en la recuperación de Barcelona, el gobernador salmantino Francisco Rodríguez de Ledesma requería a la secretaría del Consejo de Guerra que se le remitiese título de maestre de campo «siquiera por escusar embarazos con los que lo son en campaña».[398] La impresión es que el título anejo de maestre de campo concedido a los gobernadores

[396] «Real ordenanza de 28 de junio de 1632…», punto 14.

[397] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 15 de marzo de 1633, AGI, Indiferente General, 1871.

[398] Carta de Francisco Rodríguez de Ledesma a Luis de Oyanguren, Barcelona, 5 de septiembre de 1652, AGS, Guerra Antigua, 3332.

no era universal, no implicaba un sobresueldo adicional al de gobernador y su despacho emanaba del Consejo de Guerra, y no del de Indias ni de la Junta de Guerra de Indias. En 1647, Felipe IV, en remuneración por los dilatados servicios en la Armada del Mar Océano del conde de Bornos, le acreditaba con el título de «maestre de campo ad honorem» para que el de gobernador tuviese más lustre. Pero la real cédula era taxativa, la merced nunca sería una intitulación a mano con la de gobernador, era una excepción a la norma y no la norma.[399]

Es fácil de presuponer que uno de los defectos de este oficio de gobernador del Tercio de la Armada de la Guarda fuese su indefinición. Su deber fue sintetizado en una consulta de la Junta de Guerra de Indias en 1616, «acudir más principalmente al gobierno de la gente, particularmente a donde saltare alguna en tierra, aunque no sea sino la que saliere con licencia a tomar refresco, a que ha de asistir». [400] Parco cometido para un tercio que, en principio, había de procurar no poner pie en tierra firme. Verdaderamente –y en sintonía con lo manifestado por los maestres de campo de la Armada del Mar Océano– el de gobernador era un cargo mucho más relacionado con el dispositivo naval y, por redundancia, su gobierno, que con el manejo en el campo de batalla de las banderas de infantería. Los gobernadores mirarían por mantener o incluso ampliar su marco decisorio respecto al mando de la Armada de la Guarda en su conjunto, defendiendo celosamente su rango de prelación. En esa estructura jerarquizada que era la armada, el gobernador era el tercer oficial de mayor graduación. Consiguientemente, tras escoger el capitán general y, tras este, el almirante, sus respectivos galeones, le tocaba al gobernador del Tercio escoger el bajel que dirigiría –el tercero en prelación, el «gobierno»– y en el que embarcaría su compañía.[401]

Las intenciones de algunos pasaban más por aumentar sus preeminencias que por conservar solamente las ya acumuladas. Varios gobernadores, no contentos con el gobierno, pretendieron unir la gobernación del Tercio de la Armada de la Guarda con el almirantazgo de esta, en particular en ausencia del almirante propietario. En una sesión de la Junta de Guerra de Indias, el licenciado Rodrigo de Aguiar, experto en la legislación concerniente al aparato militar de la Carrera, admitía que las responsabilidades del jefe de las compañías eran escasas y asumible el ejercicio de ambas profesiones, «ambos oficios, yendo navegando, se pueden servir por una persona, porque el gobernador no tiene por entonces ejercicio más que para en los puertos». Para a renglón seguido defender que almirantazgo y gobernación se mantuviesen separados. La seguridad de la navegación recomendaba que no se acumulasen los oficios, sin contar que el almirante había de centrarse en el aderezo y aparejo de los galeones, y el gobernador en la infantería desembarcada. Además, la multiplicidad de oficios era conveniente si lo que se buscaba era recompensar a tantos militares beneméritos.[402]

---

[399] Real Cédula, Madrid, 9 de septiembre de 1647, AGS, Guerra Antigua, L. 205.

[400] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 24 de marzo de 1616, AGI, Indiferente General, 1868.

[401] Real Cédula, Madrid, 16 de marzo de 1627, AGI, Indiferente General, 2498, L. 13.

[402] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 24 de marzo de 1616, AGI, Indiferente General, 1868.

Paralelamente, los gobernadores estuvieron inmersos en otra pugna, su orden de prelación en el concierto de rangos navales o administrativos de la Carrera. Un punto este en el que se percibe cómo en el devenir de la centuria el contenido de la gobernación no estuvo carente de interpretaciones y transformaciones. Esta pugna se reflejaba en las ocasionales juntas celebradas con objeto de debatir asuntos referentes al gobierno de la Armada de la Guarda o la defensa de la Carrera de Indias en general. Hacia los años cuarenta, el gobernador del Tercio de Galeones era, en efecto, la tercera máxima autoridad dentro de la Armada de la Guarda por detrás del capitán general y el almirante. Sin embargo, su prelación disminuía sensiblemente si los galeones de la plata escoltaban a las flotas de Nueva España y Tierra Firme –algo cada vez más habitual en la primera mitad del XVII–, en cuyo caso las juntas se ampliaban con la presencia de los respectivos generales y almirantes de Nueva España y Tierra Firme. Pese a todo, la pericia marinera de bastantes de los titulares de la gobernación convertiría, con el paso de las décadas, al cargo en uno de los referentes básicos de consulta sobre asuntos marítimos y construcción naval en la Baja Andalucía. Por ejemplo, en 1674, ante la amenaza para la seguridad de la Carrera de Indias significada por ingleses y franceses, la regente Mariana de Austria ordenaba que, con objeto de organizar el resguardo de la inminente llegada de la flota de Nueva España a las costas peninsulares, se constituyese una junta especial en Cádiz. Al Capitán General del Mar Océano y Costas de Andalucía, el gobernador de Cádiz, el presidente de la Casa de la Contratación y jueces oficiales, el capitán general de la Armada de la Guarda y su almirante, y el veedor de la Armada del Mar Océano, se agregaba el gobernador del Tercio de Galeones, Gaspar Manuel de Velasco.[403]

EL NOMBRAMIENTO

La Armada de la Guarda de la Carrera de Indias del siglo XVII fue muy distinta a la del XVI. La instauración definitiva de la Junta de Guerra de Indias en 1600 fue la prueba manifiesta de la voluntad de la Monarquía de administrar desde la Corte el dispositivo militar de la Carrera. Los cambios, de cualquier manera, fueron más progresivos que abruptos. En la cesura entre el siglo XVI y el XVII se transitó entre la reinventada Armada de la Guarda o de la avería de 1591, reconocible ya en su fisonomía característica del nuevo siglo y los contingentes navales cargados de personalismo típicos de la época de Felipe II, con capitanes generales tan emblemáticos como Pedro Menéndez de Avilés y Cristóbal de Eraso. En realidad, la fecha de 1591 no supuso una ruptura radical con el pasado inmediato. Un testimonio de ello radicó en las entidades responsables de la efectuación de los nombramientos del personal militar y, más aún, en la instancia fiscalizadora de los mismos. Entrado ya el siglo XVII, los poderes asentados en la Baja Andalucía todavía tenían la facultad de nombrar a los cabos de la Armada de la Guarda. Entre 1596 y 1605, fue aún relativamente habitual que los generales de diversas armadas nombrasen a los capitanes de infan-

[403] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 23 de octubre de 1674, AGI, Indiferente General, 1877.

tería. Y si la intervención de marinos de los mandos de las armadas tuvo su cupo, más predominante si cabe fue la del Capitán General del Mar Océano y Costas de Andalucía (Hernández Rodríguez, 2023a: 19-38)

La Junta de Guerra de Indias constituiría, desde el año 1600, el organismo llamado a controlar el dispositivo naval transatlántico de la Monarquía. De cualquier forma, entre 1600 y 1609, no sería exclusivamente dicha junta, sino también la Cámara de Indias, Junta de Cámara o, como es también descrita en las fuentes, el Consejo de Cámara de Indias, la otra institución a la que se adjudicó aparentemente el proceso de selección de la alta jerarquía de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, además de la gobernación y capitanías de dicha unidad. La Cámara quedó originalmente compuesta por el presidente del Consejo de Indias y tres de sus consejeros. El secretario, con voto consultivo, fue Juan de Ibarra (Schäfer, 2003 [1935-1937]: 181). Resurgida en 1644 tras su efímera evolución en la primera década del XVII, los miembros de la Cámara de Indias hubieron de rememorar sus antiguas atribuciones. De acuerdo con una sesgada interpretación del pasado, en el intervalo entre 1600 y 1609, la Junta de Guerra de Indias había quedado inhibida de toda decisión en materia de cargos de la Armada de la Guarda, lo que significaba que era a la Cámara –y sólo la Cámara– a la que le competía el proceso de elección en cuestiones de gracia, así fueran cargos políticos como militares. Y, naturalmente, entre los militares –en los que se englobaban todos aquellos oficios cuya elección no corría a cargo de la administración indiana– se incluía la alta y media oficialidad de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias.[404] De acuerdo con la Cámara, solamente con su extinción en marzo de 1609 (Schäfer, 2003 [1935-1937]: 188-189), se pasaron a consultar y proveer por la Junta de Guerra de Indias todos los oficios y cargos tocantes a lo militar.[405] Remataba el relato la Cámara con una síntesis de competencias contemporáneas, «que, en la Junta de Guerra de Indias, como hoy se compone y está formada, se tratan y resuelven todas las materias militares tocantes a gobierno, guerra, justicia, despachos de armadas», inclusive la provisión de dichas armadas hasta entonces.[406]

Desgraciadamente, la explicación de la Cámara en 1644 es insatisfactoria. Uno de los primeros nombramientos de un «capitán de infantería y de galeón» del siglo XVII, o sea, de un cabo de galeón, fue a todas luces efectuado por la Cámara de Indias y tuvo lugar en Valladolid el 22 de marzo de 1602 en la persona de Jerónimo de Quero y Jiménez. Fue redactado por el secretario Juan de Ibarra y firmado por el presidente del Consejo de Indias de aquel entonces, el licenciado Paulo de Laguna, y uno de los consejeros de Indias integrados en la Cámara, el licenciado Gonzalo Pérez de Aponte.[407] En abril de 1605, fueron consultados por la Cámara de Indias diversos capitanes a fin de rellenar las plazas de las capitanías, las cuales, salvo dos, estaban copadas por individuos sin nombramiento regio.[408] Esta serie de ejemplos vendría a avalar la tesis propugnada por la Cámara cuarenta años después: todos

[404] Consulta de la Cámara de Indias, Madrid, 10 de mayo de 1644, AGI, Indiferente General, 763.
[405] Consulta de la Cámara de Indias, Madrid, 10 de mayo de 1644, AGI, Indiferente General, 763.
[406] Consulta de la Cámara de Indias, Madrid, 10 de mayo de 1644, AGI, Indiferente General, 763.
[407] Real Cédula, Valladolid, 22 de marzo de 1602, AGI, Indiferente General, 2497, L. 8.
[408] Consulta de la Cámara de Indias, Valladolid, 5 de abril de 1605, AGI, Indiferente General, 748.

los nombramientos de generales, almirantes y capitanes de la Armada de la Guarda hasta 1609 habían pasado por sus manos. Sin embargo, desde una fecha tan temprana como octubre de 1605, casi cuatro años antes de la disolución de la Cámara, una junta tramitaba la provisión tanto del gobernador del Tercio de Galeones como de los capitanes de sus compañías. Dicha junta estaba integrada, en representación del Consejo de Indias, por su presidente, conde de Lemos, Tomás Jiménez Ortiz y Juan de Ibarra; y, por parte de Consejo de Guerra, Bernardino de Velasco.[409] No era otra sino la Junta de Guerra de Indias. Los nombramientos, mandados escribir por el secretario del Perú, Gabriel de Hoa, fueron signados por consejeros de Indias y Guerra. Por Indias, el conde de Lemos, Juan de Ibarra y Francisco Duarte. De la parte del de Guerra, Bernardino de Velasco; Juan Hurtado de Mendoza, marqués de la Hinojosa; y Esteban de Ibarra.[410] No sería pues, extraño, que sendas instituciones hubieran convivido hasta 1609, reproduciendo la Cámara las consultas de la Junta de Guerra de Indias.

La competencia respecto al papel de ambas comisiones en materia de designación de puestos militares renació en 1644, con la reinstauración de la Cámara de Indias, formada por el presidente del Consejo y tres de sus consejeros (Schäfer, 2003 [1935-1937]: 223). La fricción entre el Consejo de Indias, la nueva Cámara y la Junta de Guerra de Indias, amenazada con desproveérsela de uno de sus principales cometidos, estaba a nada de desencadenarse. El 10 de mayo de 1644, los camaristas de Indias aconsejaban al monarca que tres consejeros de Guerra acudiesen a las reuniones de la Cámara los días en que se votasen y consultasen «oficios y gracias militares», expidiéndose así «los negocios de gracia que tocan a lo militar».[411] El 12 de mayo, el conde de Castrillo explicaba que, ante el riesgo de solaparse competencias entre ambas instituciones –y la confusión con respecto a las atribuciones en relación a nombramientos ganadas por la Junta de Guerra de Indias desde la reformación de la Cámara en 1609– (Schäfer, 2003 [1935-1937]: 204), había suspendido las consultas referentes al Tercio de Galeones.[412]

Los medios para la decisión del caso elevados no debieron convencer ni a Castrillo ni al mismo Felipe IV. En vista de ello, el conde proponía al rey una solución de compromiso, «que la Junta de Guerra consulte estos puestos militares como hasta aquí en aquello que privativamente fuere de la guerra, haga también la Cámara su consulta aparte».[413] El presidente del Consejo de Indias planteaba que Junta y Cámara elevasen en paralelo la misma consulta, una innovación que agradó al monarca.[414]

---

[409] Dos consultas de la Junta de Guerra de Indias, Valladolid, 31 de octubre de 1605, AGI, Indiferente General, 1867.

[410] Nombramientos del gobernador y capitanes del Tercio de Galeones, Reales Cédulas, Valladolid, 10 de diciembre de 1605, AGI, Indiferente General, 2497, L. 8.

[411] Consulta de la Cámara de Indias, Madrid, 10 de mayo de 1644, AGI, Indiferente General, 763.

[412] Consulta del conde de Castrillo a Felipe IV, Madrid, 12 de mayo de 1644, AGI, Indiferente General, 763.

[413] Consulta del conde de Castrillo a Felipe IV, Madrid, 12 de mayo de 1644, AGI, Indiferente General, 763.

[414] Consulta del conde de Castrillo a Felipe IV, Madrid, 12 de mayo de 1644, AGI, Indiferente General, 763.

La aplicación de la orden no se demoró y el 20 de mayo de 1644, ambos tribunales, Cámara y Junta de Guerra, elevaban al rey idénticas consultas que Felipe IV resolvió sin variaciones.[415] Todo apunta a que era la Junta de Guerra de Indias donde se llevaba a cabo el auténtico proceso de presentación de los candidatos, examinándose atentamente sus relaciones de servicios y partes, para después votar. Además, esas relaciones se remitían con la consulta de la Junta de Guerra, no con la de la Cámara.[416] Este modo de operar se siguió practicando con excepciones durante el resto de la centuria. En 1671, por ejemplo, la gobernación del Tercio de Galeones fue consultada por la Cámara de Indias[417] y la Junta de Guerra de Indias.[418]

Hasta aquí se han repasado los tribunales a cargo de la elección de los cabos de galeones. Toca ahora fijarse en el proceso de selección y nombramiento. En la secretaría de la parte del Perú del Consejo de Indias se guardaban las relaciones de servicio y partes, también denominadas como de méritos, de la mayor parte de los militares de la Carrera de Indias. A diferencia de las rigurosas hojas de servicio del siglo XVIII, las relaciones de méritos del XVII[419] eran documentos narrativos en las que se recogía –no siempre explicitando el tiempo de servicio activo ininterrumpido– los años en la milicia de un militar, las campañas en las que había tomado parte, las acciones o hechos de armas en las que había sobresalido, las heridas y mutilaciones producidas en combate, los servicios prestados por los antepasados, con objeto de demandar una merced (Jiménez Estrella, 2012a: 387-413). Unas relaciones confeccionadas en los consejos de Indias y de Guerra a partir de los memoriales depositados –y otra documentación disponible en las secretarías– por los numerosos militares que llegaban a la Corte dispuestos a obtener un puesto desde el que medrar en el real servicio.

Estas relaciones eran indispensables cuando se abría una vacante de capitán en las compañías del Tercio de la Armada de la Guarda. Todo empezaba con un decreto u orden del monarca a la Junta de Guerra de Indias para consultar el gobierno del Tercio o la capitanía de una compañía que hubiera vacado. De tener que reconstruirse la unidad o crearse *ex novo*, la orden podía tener un carácter masivo, al requerir la consulta de la gobernación y el resto de las capitanías. Esta orden bajaba al presidente del Consejo de Indias, quien, como relataba en 1644 el conde de Castrillo, publicaba, es decir, leía en la Junta de Guerra de Indias, la petición de S.M. Al ordenarse la consulta, la infraestructura burocrática del Consejo de Indias y, concretamente, la de la secretaría de la parte del Perú –la cual llevaba los asuntos de la Armada de la Guarda– se ponía en marcha. El secretario del Perú ordenaría al oficial mayor de su secretaría que, en colaboración con el resto del personal de esta –los nombrados por la historiografía como «infraletrados», a saber, individuos que trabajaban en las secretarías de los consejos desprovistos de formación universitaria– (Gaudin, 2017: 134) recabasen

[415] Consulta de la Cámara de Indias, Madrid, 20 de mayo de 1644, AGI, Indiferente General, 763. Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 20 de mayo de 1644, AGI, Indiferente General, 763.

[416] Consulta de la Cámara de Indias, Madrid, 20 de mayo de 1644, AGI, Indiferente General, 763.

[417] Consulta de la Cámara de Indias, Madrid, 13 de enero de 1671, AGI, Indiferente General, 782.

[418] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 13 de enero de 1671, AGI, Indiferente General, 1877.

[419] Un ejemplo, «El sargento mayor Marcos del Puerto», 17 de septiembre de 1653, AGI, Indiferente General, 115, nº 37.

todas las relaciones de capitanes e incluso alféreces con los años estipulados por las ordenanzas guardadas en el archivo de la secretaría. No es descartable que los secretarios de Indias solicitasen más relaciones a sus colegas de la parte de mar del Consejo de Guerra. Estas relaciones eran entregadas al secretario del Perú quien, a juzgar por los testimonios de los mismos militares de la Carrera, tenía un importante peso en la selección[420] –y filtración final– de aquellas relaciones de méritos que, finalmente, serían estudiadas por los miembros de la Junta de Guerra de Indias reunidos en sesión. Un ejemplo de la forma en que se desenvolvían estas sesiones aconteció el 15 de enero de 1629. En la sala del Consejo de Indias se reunió la Junta de Guerra, conformada por el duque de Medina de las Torres –presidente del Consejo de Indias en ausencia del conde de la Puebla del Maestre–; los licenciados Hernando de Villaseñor, Diego de Cárdenas, Pedro de Vivanco y Lorenzo Ramírez de Prado; Luis Bravo de Acuña; y los marqueses de Castrofuerte y Cadreita. Aunque presente, el secretario del Perú, Fernando Ruíz de Contreras, no tenía voto. Tras el análisis de las relaciones presentadas por Ruíz de Contreras, cada uno de ellos proponía una serie de candidaturas –en torno a un veintenar en la sesión de enero de 1629– que, acto seguido, eran votadas.[421]

Los votos de la Junta de Guerra eran meramente orientativos. El monarca, tal y como detallaban muchas consultas, tenía todo el derecho a designar los candidatos propuestos y votados, u otros de su real agrado. Tras el análisis de las candidaturas y subsecuente votación, todo el proceso desarrollado en la sesión era registrado y redactado en forma de consulta en la oficina de la secretaría del Perú, bien a manos del propio secretario, bien por un oficial de su entera confianza, como el oficial mayor. La consulta solía contener una síntesis de cada una de las relaciones de partes, aunque no era improbable que anexada a la misma fuesen las relaciones de méritos de los militares. Finalizada su escritura, la consulta era rubricada por los junteros y cedida al presidente del Consejo de Indias, quien, a su vez, la elevaba, es decir, se la remitiría al rey (Schäfer, 2003 [1935-1937]: 198), a buen seguro comentando el parecer e impresiones de la Junta. Exactamente el mismo proceder se reprodujo con el gobernador del Tercio de Galeones.[422] Por lo general, el monarca se conformaba con el elenco de la Junta de Guerra de Indias. No obstante, el criterio definitivo de selección es un misterio, puesto que Felipe IV no se ciñó en enero de 1629 enteramente a aquellos candidatos que habían cosechado los votos de todos los miembros de la Junta. La resolución era insertada por el monarca de su puño y letra en la consulta –por lo menos en la época de Felipe IV– y bajaba en forma de real decreto. Reunida nuevamente la Junta de Guerra de Indias, la voluntad real se transformaba en una real cédula, título o, si se prefiere, nombramiento del gobernador y/o capitanes escogidos. El título se redactaba en la secretaría del Perú, contando con la firma del monarca, la del secretario, y las rúbricas de los integrantes de la Junta de Guerra. El gobernador del Tercio de Galeones recibía dos títulos: uno por gobernador y otro por capitán de su compañía.

[420] Carta de Miguel de Echazarreta a Antonio González de Legarda, Cádiz, enero de 1626, AGI, Indiferente General, 1149. Carta de José Centeno y Ordóñez a Jerónimo de Lezama, Cádiz, 18 de octubre de 1648, AGS, Guerra Antigua, 3289.

[421] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 15 de enero de 1629, AGI, Indiferente General, 2567.

[422] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 15 de enero de 1629, AGI, Indiferente General, 2567.

La vía de la Junta de Guerra de Indias era únicamente una cara del complejo proceso de nombramiento. Los cabos de la Carrera de Indias, en especial los capitanes de mar y guerra de la Armada de la Guarda, eran a la par capitanes de infantería de las compañías de su tercio –como igualmente lo eran los del Tercio de la Armada de Barlovento, por ejemplo– con lo que habían de estar facultados para reclutar y engrosar sus banderas antes de partir a Tierra Firme. La Junta de Guerra de Indias, a excepción de durante las levas en Andalucía y Extremadura de 1606 –un periodo ambiguo respecto a las atribuciones de la Junta y otros órganos indianos– no tenía potestad para emitir y conceder a los capitanes de la Carrera condutas y demás patentes facultativas para la recluta ante las autoridades locales. Esta atribución recaía en el Consejo de Guerra (Rodríguez Hernández y Díaz Ordóñez, 2020: 263-286). El procedimiento de nombramiento del gobernador y capitanes del Tercio de Galeones en 1639 no revistió, en lo referente a la vía de la Junta de Guerra, distinción alguna respecto a los mecanismos ya explicados. La recopilación de relaciones en la secretaría, la exposición de las candidaturas por los miembros de la Junta de Guerra de Indias, su votación, la elevación de la consiguiente consulta, la resolución del monarca y, finalmente, la redacción del título de gobernador y/o capitán jalonaban el proceso. Pero para convertir a los cabos de galeones en capitanes reclutadores era precisa la comunicación entre los dos consejos, Indias y Guerra.

A tal fin, en la medida en que todo nuevo capitán del Tercio de Galeones debía estar revestido con este poder, el secretario de la parte del Perú del Consejo de Indias informaba al secretario del Consejo de Guerra de la parte de tierra de la resolución de las consultas de la Junta de Guerra de Indias. Zanjada esa parte y avisado el Consejo de Guerra, este había de remitir a los capitanes nombrados la documentación que les acreditaría como reclutadores. El 28 de enero de 1639, Fernando Ruíz de Contreras remitía un despacho a su compañero Pedro Coloma dándole cuenta de la novedad, «de que aviso a vuestra merced para que por la vía del Consejo de la Guerra se les den las patentes y recaudos necesarios para la leva de la gente».[423] Días después, y habida cuenta que, en el Consejo de Guerra, la presidencia era ejercida por el rey, el decano de los consejeros, marqués de Castrofuerte, ordenaba a Coloma que entregase a los capitanes sus condutas, indicando asimismo los distritos donde se les autorizaba levantar.[424] En principio, tanto el nombramiento expedido por la Junta de Guerra de Indias como la conduta y demás despachos y patentes proporcionados por el Consejo de Guerra eran recogidos por los capitanes en la Corte. Sin embargo, parece que en la segunda mitad del XVII, si no antes, se generalizó el envío de los nombramientos desde Madrid a Sevilla mediante valija oficial junto con cartas del secretario del Perú al presidente de la Casa de la Contratación.[425]

La Junta de Guerra de Indias vería comprometerse el estricto sistema de elección luego de cuarenta años de su puesta en funcionamiento. En los años cuarenta, la im-

[423] Despacho de Fernando Ruíz de Contreras a Pedro Coloma, 28 de enero de 1639, AGS, Guerra Antigua, 1311. AGI, Indiferente General, 2500, L. 17.

[424] Cinco despachos del marqués de Castrofuerte a Pedro Coloma, entre el 4 y el 23 de febrero de 1639, AGS, Guerra Antigua, 1274.

[425] Real Cédula, Madrid, 24 de mayo de 1664, AGI, Indiferente General, 2505, L. 32.

periosa demanda de los cada vez más escasos reclutas castellanos y andaluces, unida a la «guerra total» en la Península y el continente, desembocó en una nueva lógica (Rodríguez Hernández, 2012b: 415-443). Levantar soldados podía ser un mérito que no únicamente sumase cuartillas a una relación de partes de un capitán, sino que fuese la variable definitiva de adquisición de una capitanía de mar y guerra. Así, a la muy conocida fórmula de concesión de hábitos de órdenes militares a cambio de proporcionar soldados al monarca (Andújar Castillo, 2007: 251-276; Jiménez Moreno, 2009: 155-172; Rodríguez Hernández, 2007: 37-56) se le sumaba ahora la expedición de las patentes de las compañías de la Carrera. En junio de 1638, el duque de Medina Sidonia daba cuenta a Felipe IV de la negociación que sostenía con un caballero a la sazón militar en la Carrera de Indias y la Armada del Mar Océano –y probablemente emparentado con él mismo–, Juan de Leiva y Guzmán.[426] El capitán Juan de Leiva se comprometía a poner a su costa en el presidio de Cádiz una compañía de picas de doscientos hombres, perfectamente armada, enviando tropas de veinticinco hombres o más, surtiendo así el tercio del maestre de campo Gaspar de Carvajal. Por el acuerdo propuesto por Medina Sidonia y el capitán Leiva y Guzmán se asentaba que el socorro de la infantería desde el instante de ser recibidos en los castillos gaditanos había de ser a costa de la real hacienda. En contraprestación por este servicio, Leiva y Guzmán solicitaba que se le señalase la primera compañía del Tercio de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias que vacase. Todavía más, Leiva de Guzmán se cuidaba de que entre la dispensación de la «cédula y patente real» no mediase concurso alguno, o sea, no tuviera que competir en consulta con otros capitanes.[427]

El IX duque había recibido órdenes de Fernando Ruíz de Contreras de llenar el tercio de Carvajal en Cádiz con hasta 1.500 infantes. Medina Sidonia estaba facultado para ofrecer hábitos y gracias, conviniendo con Madrid que los capitanes del tercio de Carvajal serían menos eficaces que un puñado de caballeros locales reclutadores en el propósito de rehacer dicha unidad.[428] La negociación a manos del duque había avanzado hacia agosto, experimentando ciertos cambios. Por el modelo de cédula de merced que el propio Leiva remitió a la Corte se sabe que el capitán había cedido en que fuese consultado, «la cédula de la merced de la primera compañía de Galeones que vacare, despachada la consulta por la Junta de Guerra de Indias, ha de venir en la forma siguiente».[429] A la postre hubo una consulta, distorsionada de antemano por el asiento entre Leiva y la Corona, por la que Felipe IV resolvió conceder, vía Indias, la futura sucesión de la compañía. El modelo de cédula contenía la orden para la dispensación de los despachos y conduta, amén de señalar el número final de soldados –300 en total– y los distritos a lo ancho de la Andalucía Occidental y Oriental donde Leiva

[426] Carta de Medina Sidonia a Felipe IV, Sanlúcar, 27 de junio de 1638, AGS, Guerra Antigua, 1249.

[427] «El capitán don Juan de Leiva y Guzmán», Sanlúcar, 27 de junio de 1638, AGS, Guerra Antigua, 1249.

[428] Carta de Medina Sidonia a Felipe IV, Sanlúcar, 6 de junio de 1638, AGS, Guerra Antigua, 1249.

[429] «La cédula de la merced de la primera compañía de Galeones que vacare, despachada la consulta por la Junta de Guerra de Indias, ha de venir en la forma siguiente», Juan de Leiva y Guzmán, Sanlúcar de Barrameda, 15 de agosto de 1638, AGS, Guerra Antigua, 1253.

habría de levantar.[430] Tarea que, no obstante, el capitán Juan de Leiva y Guzmán ya había emprendido seguro de las garantías que Medina Sidonia le había manifestado, metiendo en el presidio gaditano 70 infantes.[431] El caso de Leiva es más relevante por sus silencios que por lo abiertamente enunciado. Implica la existencia de un sistema de futuras en las capitanías de la Carrera que escapó por esas fechas al control de la Junta de Guerra de Indias, deformando su papel en la provisión de los oficios. Las misivas intercambiadas entre el capitán general del Mar Océano y Costas de Andalucía y Olivares inducen a pensar que detrás de la solicitud de Leiva y la intermediación de Medina Sidonia estaba un organismo, en primera instancia, ajeno al aparato militar de la Carrera, la Junta de Ejecución. Es más, hay razones para conjeturar que la capitanía de mar y guerra, de la cual se le haría gratificación un año más tarde,[432] no vendría sola, iniciándose expediente para la concesión del hábito de Alcántara.[433]

Por una consulta de 30 de junio de 1642, la Junta de Guerra de Indias suplicaba al rey que no recayesen nombramientos a futuro en personas sin la experiencia necesaria, alegando «los pocos servicios de estos sujetos, que no convenía dar lugar a que se adelantasen por inteligencia y medios extraordinarios».[434] Esa consulta fue vista, por orden de Felipe IV, en una sesión de la Junta de Armadas en Zaragoza durante el verano de 1642, la cual aporta más detalles de la «usurpación» de competencias sufrida por la Junta de Guerra de Indias. Los junteros de la de Armadas, reproduciendo la queja de sus colegas, aceptaban que eran varios los consejos y juntas de la Monarquía los que daban «futuras sucesiones» tanto de capitanías de galeones como de algunos otros puestos.[435] La Junta de Guerra de Indias reconocía haber callado, expidiendo obedientemente las futuras cuando se había tratado de marinos hábiles, tales como Gonzalo de la Esquina. Pese a las airadas conminaciones de la Junta de Guerra de Indias, las futuras no eran una novedad fruto sólo de las urgencias de los años treinta y cuarenta. La primera futura de la que se tiene registro se produjo en 1624, siendo el agraciado Baltasar de Porras, veinticuatro de Sevilla. Fue común que el presidente del Consejo de Indias, respaldado por la Junta de Guerra de Indias, mostrase su desaprobación ante estas maniobras, que estaban perjudicando la integridad de su propia armada.[436] A la luz de la casuística, es evidente que las intromisiones de otras instancias en las dispensas de futuras tuvieron un componente compensatorio de servicios, lo que no es óbice para que la Junta de Guerra consultase sus propios futuribles. De

[430] Fe de Juan de Leiva y Guzmán, Sanlúcar, 15 de agosto de 1638, AGS, Guerra Antigua, 1253. Y «La cédula de la merced de la primera compañía de Galeones que vacare, despachada la consulta por la Junta de Guerra de Indias, ha de venir en la forma siguiente», Sanlúcar de Barrameda, 15 de agosto de 1638, AGS, Guerra Antigua, 1253.

[431] Carta de Medina Sidonia al conde-duque de Olivares, Sanlúcar, 31 de agosto de 1638, AGS, Guerra Antigua, 1253.

[432] Real Cédula, Madrid, 13 de agosto de 1639, AGI, Indiferente General, 2501, L. 18.

[433] «Expediente para la concesión del título de caballero de la orden de Alcántara a Juan de Leyva Guzmán», septiembre de 1639, AHN, OM-Expedientillos, 13611.

[434] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 6 de marzo de 1645, AGI, Indiferente General, 1875.

[435] Consulta de la Juntas de Armadas, Zaragoza, 5 de agosto de 1642, AGS, Guerra Antigua, 3205.

[436] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 27 de agosto de 1624, AGI, Indiferente General, 1869.

cualquier manera, cabe subrayar que la intensificación de las futuras a finales de los treinta pudo también estar motivada por criterios meritocráticos. Felipe IV decidió, en vista de una consulta de abril de 1639, «que los que tienen futuras sucesiones de Galeones vayan entrando cuando vacaren en la propiedad».[437] No es una casualidad que el dictamen del rey se produjera cuatro años después de que se abrogasen las capitanías perpetuas. La promesa para un capitán del Mar Océano, por ejemplo, de que tarde o temprano acabaría convirtiéndose en cabo de un galeón de la Carrera era un acicate que elevaría la moral de la profesión, como la propia Junta de Guerra había apostillado en su crítica de 1645.[438]

El primer apogeo de este sistema de futuras tuvo lugar en la década de los cuarenta. Las doce compañías que completaban la unidad en aquel periodo y el trasiego de capitanes contribuían a la constante renovación de las plazas, que las futuras no hicieron sino incentivar. De todos modos, da la impresión de que, poco a poco, se fue generando una saturación de futuras a las que costaba dar salida. El capitán Fernando Pérez Romero tuvo que aguardar nada menos que un lustro entre la futura concedida y la sucesión efectiva de uno de los galeones en su persona. Otros, llegarían a morir sin gozar de la merced. Finalmente, la reformación en 1650 de varias compañías del Tercio de la Armada de la Guarda atenuó la práctica. Sin embargo, la disminución de los nombramientos en régimen de futura no supuso su desaparición, antes bien, fue el preludio de la que sería su reinvención, en otros términos. Las nuevas futuras de la segunda mitad del XVII estarían ligadas a los arbitrios que, desde la década de los cuarenta en adelante, se idearon con el fin de conservar el mellado dispositivo militar de la Carrera de Indias: el beneficio de generalatos, almirantazgos, capitanías y sargentías mayores; y, a partir de los años sesenta, la emisión de títulos de cabo de galeón, en contraprestación por el concierto de asientos para la construcción de navíos. Las concesiones de capitanías que atañían la construcción de un galeón en los astilleros del Cantábrico no dejaban de ser nombramientos a futuro. La emergencia de beneficios de capitanías y asientos no comportó la supresión completa del proceso de elección inaugurado en el albor de la centuria. Ciertamente, los asientos de fábrica de galeones sorteaban rotundamente la elección consultiva, lo que desató más de una amarga queja. Pero ese escenario no fue universal. En 1668 se seguían consultando por la Junta de Guerra de Indias la gobernación del Tercio de Galeones y sus capitanes.

Los galeones de la plata representaban el grueso de la fuerza naval de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, pero no eran los únicos bajeles de la unidad. A los galeones se le sumaban navíos que, aunque de limitado poder militar, realizaban labores auxiliares y, por tanto, tenían sus propios cabos. Por su dilatada trayectoria, merece la pena detenerse en dos, el patache de galeones y el patache de la Margarita. Tradicionalmente, el nombramiento del cabo al que se le encomendaba el patache de Galeones era responsabilidad del capitán general de la Armada de la Guarda.[439] Los designados para esta capitanía, no pocas veces comerciantes imbricados en los nego-

[437] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 7 de abril de 1639, AGI, Indiferente General, 1874
[438] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 6 de marzo de 1645, AGI, Indiferente General, 1875.
[439] Real Cédula, Madrid, 2 de enero de 1650, AGI, Indiferente General, 2502, L. 21.

cios personales de los generales o individuos próximos a los círculos de la Casa de la Contratación y el personal de las armadas, eran sujetos no siempre con una contrastada carrera militar. A mediados de la centuria y por un muy breve intervalo, su control quedó desagregado de los capitanes generales para correr a cargo de la Corona. En 1648, y a raíz del asiento para la carena y apresto del navío que actuaría como patache concertado con Cristóbal de Montemayor y Mansilla,[440] se ordenaba al capitán general Martín Carlos de Mencos que entregase la capitanía al asentista.[441] Esta probatura no duró, y en 1652 la elección del cabo del patache volvía a ser preeminencia del capitán general, por más que a continuación el primero tuviera que ajustar el asiento de carena del navío.[442]Así se mantendría en lo que quedaba de siglo, como una prerrogativa de los generales, pese a algún que otro amago de la Corona para beneficiarle.[443]

En apariencia, no muy distinto era el carácter del patache de la Margarita. Desde principios de siglo, correspondía a los capitanes generales la designación del cabo de un navío cuyas navegaciones se efectuaban por la costa venezolana.[444] En contraste con el patache de galeones, la Corona revalorizaría el patache de la Margarita, militarizándole, lo que indefectiblemente había de afectar a su capitán. El responsable[445] de arrebatar el dominio del patache a los generales fue el conde de Castrillo en 1641, quien arbitraría su beneficio, primero en manos de Juan de Torres Castillo, futuro gobernador de Soconusco;[446] y después de Pablo de Alzueta. De la designación del segundo, maestre de navío[447] y maestre de plata,[448] e implicado en más de un fraude del registro,[449] se colige que el beneficio no buscaba otra cosa que extraer ingresos de estos empresarios. El experimento de Castrillo espoleó el infrarregistro, abortándose. En 1645 guarnicionaría el patache el capitán más moderno del Tercio de Galeones, Diego Ponce de León, y en 1646 lo capitaneó por asiento Juan de Hoyos. Un año antes se debatía en la Junta de Guerra de Indias si salía a cuenta devolverle la potestad a los generales, con la salvedad de que

> […] ha mostrado la experiencia los daños e inconvenientes de que esto resultaba, pues ordinariamente le daban por interés a personas que no tenían las partes y servicios que se requerían, con lo que se ponía en contingencia el tesoro que se trae en este patache,

---

440 Real Cédula, Madrid, 23 de octubre de 1648, AGI, Indiferente General, 2502, L. 22.

441 Real Cédula, Madrid, 23 de octubre de 1648, AGI, Indiferente General, 2502, L. 22.

442 Real Cédula, Madrid, 30 de enero de 1652, AGI, Indiferente General, 2503, L. 24.

443 Real Cédula, Villareal, 9 de mayo de 1660, AGI, Indiferente General, 2505, L. 30.

444 Consulta del conde de Castrillo, Madrid, 13 de mayo de 1641, AGI, Indiferente General, 762.

445 Consulta del conde de Castrillo, Madrid, 13 de mayo de 1641, AGI, Indiferente General, 762.

446 «Real Provisión de Juan de Torres Castillo nombrándolo gobernador de Soconusco», Madrid, 22 de diciembre de 1642, AGI, Indiferente General, 455, L.A.24, ff. 215v-220v.

447 «Cuentas de maestres de 1641. Son de los que fueron en la armada de Tierra Firme del general Francisco Díaz Pimienta», AGI, Contratación, 4059.

448 «Autos del capitán Francisco Zuazo, vecino de Sevilla, con el capitán Pablo de Alzueta, maestre de plata, sobre el valor de cinco cajones de añil», Autos entre partes de 1641, 1642 y 1643, AGI, Contratación, 835.

449 «El fiscal con Pablo de Alzueta, maestre del navío Nuestra Señora de la Concepción, sobre comiso de seiscientas botijas de vino. Pendiente en 1639», AGI, Escribanía, 1084C, «Contra el capitán don Pablo de Alzueta, sobre que entregase una perla de 8 quilates y 2 granos y medio, que el gobernador y oficiales de la Isla Margarita le dieron por cuenta de Su Majestad», Autos fiscales de 1644, AGI, Contratación, 180.

> mayormente haciendo tantas escalas por costas muy peligrosas de enemigos, y que por esta causa es necesario y conveniente no fiarle sino de persona de valor.[450]

O proveer su cabo a consulta de la Junta de Guerra de Indias, la opción que apoyaría Castrillo y por la que se decantaría Felipe IV. Desde fines de los cuarenta, la capitanía del patache sería una más del Tercio de Galeones, embarcándose en ella una compañía entera. El primero de esos capitanes del Tercio sería Diego de Ibarra en 1647.[451] Pero ser una capitanía de la unidad no eximiría al patache de su beneficio (Tabla 17). En 1661 se concertaría un asiento entre Jacinto Antonio de Echeverri y la Corona para que el galeón del que era propietario labrado en los Pasajes, el San Antonio de Padua, de 432 2/3 toneladas –lo que da una idea de la evolución del navío destinado a la Margarita– sirviese como patache yendo el mismo por capitán de mar y guerra.[452]

Tabla 17
Capitanes del patache de la Margarita y cantidades beneficiadas, 1670-1679

Capitán	*Cantidad (pesos)*	*Año*
Antonio de Laiseca Alvarado	38.000	1670
Cristóbal del Castillo	40.000	1673
Luis de Alarcón	70.000	1677
Sebastián Rubín de Celis (no viaja por fallecimiento)	40.000	1677
Juan José de la Bárcena	40.000+20.000 (restitución herederos anterior)	1677
Luis de Egüés y Beaumont	50.000	1679 (futura)

Fuente: Elaboración propia a partir de AGI, Indiferente General, 786.

En cuanto a los cabos de las respectivas naves capitanas y almirantas de las flotas de Nueva España y Tierra Firme, su posición era, en teoría, testimonial. Al igual que los dos capitanes del Tercio de Galeones a bordo de la capitana y almiranta de la Armada de la Guarda, sus homólogos de las flotas estaban ensombrecidos por el general embarcado en la capitana y el almirante de la nao almiranta. Solamente un inesperado accidente podía colocarles en una situación de mayor poder en el interior del bajel. La muerte el 12 de octubre de 1631 en Veracruz de Miguel de Echazarreta promocionó a su almirante, Manuel Serrano de Rivera, al generalato de la flota de Nueva España de 1630-1631; y a Andrés de Aristizábal, capitán de mar y guerra de la capitana, al almirantazgo del contingente. Hasta mayo de 1607, los capitanes de infantería introducidos en las naos de armada de las flotas eran nombrados por los generales y, esporádicamente, contando también con la intervención de los almirantes. Lo más parecido a una oficialidad media designada por el monarca eran dos entretenidos escogidos en la Corte, uno en la capitana y otro en la almiranta. En un comportamiento similar al

[450] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, s. f., AGI, Indiferente General, 1875.
[451] Real Cédula, Madrid, 13 de septiembre de 1647, AGI, Indiferente General, 2502, L. 21.
[452] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 6 de marzo de 1661, AGI, Indiferente General, 776.

ofrecido con relación al Tercio de Galeones, también la Junta de Guerra de Indias estaba resuelta en la primera década del XVII a profesionalizar y someter a la selección regia las capitanías de las compañías de las flotas. Había que eliminar el clientelismo que gravitaba en torno a los personalistas líderes navales.[453] El mejor camino era consultar esos puestos, elevando su condición y eliminando la figura de los entretenidos embarcados. Felipe III se contentaría con la opinión de la Junta de Guerra de Indias. Pero, ya que los generales de Nueva España y Tierra Firme ya estaban nombrados, en la primavera de 1607 la Junta se limitó a aprobar los individuos escogidos por los mandos de las flotas para, en lo sucesivo, consultar al rey esas capitanías.[454]

La identidad de los capitanes de las flotas, como la de la buena parte de la gente de guerra de estas, sin embargo, quedaría sentenciada por la reestructuración del presidio de Cádiz. Ya se estudió de qué manera en 1607 se asoció el embarque de las compañías del presido en las capitanas y almirantas de las flotas de Nueva España y Tierra Firme. Hasta el año 1623, la elección de los capitanes de la plaza sería atribución del Consejo de Guerra. No obstante, en 1623 se agració al VIII duque de Medina Sidonia y capitán general del Mar Océano y Costas de Andalucía con la preeminencia de proveer las compañías que vacaren en el presidio. Potestad que ostentaron los Medina Sidonia pero que, todo indica, reasumió el Consejo de Guerra en algún momento entre los cuarenta y cincuenta, «si bien en el nombramiento de los capitanes ha habido alguna diversidad, pues se entiende quisieron introducirse en esto los generales del Mar Océano y Costas de Andalucía, hasta que se dio la última orden que hoy se observa».[455] El secretario Juan Bautista Sáenz Navarrete acusaba en 1659 a los capitanes de los años cincuenta y sus alféreces de ser nada menos que una de las mayores carcomas para la avería. Y apuntaba directamente al modo de provisión por rotación, que no había cambiado en absoluto desde la primera mitad de la centuria, «[aconsejaba Sáenz de Navarrete al presidente de la Contratación] obviar el daño que ahora se hace al registro por estos [capitanes] que tan anticipadamente saben que les toca por sus turnos el ir en la flota».[456]

EL ORIGEN

La oficialidad del aparato militar de la Carrera de Indias, como la de otras armadas europeas contemporáneas, era todo menos un bloque monolítico. Un historiador ha llegado a definir a los capitanes de bajeles de bandera de la armada de Luis XIV como «une belle improvisation» (Dessert, 1996: 221). Esta definición puede resultar atrevida si se extrapola a la Armada de la Guarda, con su sofisticado sistema de designación, pero no lo son tanto si se toman como un prisma desde el que examinar el universo

[453] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 7 de abril de 1607, AGI, Indiferente General, 1867.

[454] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 15 de mayo de 1607. Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 7 de abril de 1607, AGI, Indiferente General, 1867.

[455] Carta de Juan Bautista Sáenz Navarrete al conde de Villaumbrosa, Madrid, 23 de diciembre de 1659, AGI, Indiferente General, 1180.

[456] Carta de Juan Bautista Sáenz Navarrete al conde de Villaumbrosa, Madrid, 23 de diciembre de 1659, AGI, Indiferente General, 1180.

abigarrado y complejo de los orígenes de su oficialidad. Es útil comenzar por interpelar a los miembros de la Junta de Guerra de Indias, cuestionándoles qué méritos hacían a un militar acreedor de una compañía del Tercio de Galeones, o en negativo, qué carencias precipitaban el descarte de un cabo postulante. En 1627, Felipe IV inquiría a la Junta de Guerra de Indias por qué entre los consultados no se hallaba el capitán Juan de Noguerol, cuyas relaciones de partes, a fe de los ojos del monarca, con «tantos y tan buenos servicios», eran excelentes. La Junta comenzó excusándose en el elevado número de beneméritos para la reducida terna de consultados para una compañía para, posteriormente, despacharse contra Noguerol. Noguerol tenía «achaques», pero sus dolencias eran más morales que físicas, apuntando el tribunal a su «codicia», esto es, sus devaneos con el fraude en el registro. Había sido condenado en tres años de suspensión de la Carrera y multado con 600 ducados que, obedientemente, había pagado. Pero lejos de ser defenestrado públicamente, Felipe IV había absuelto la suspensión y Noguerol estaba listo para el servicio militar. La Junta de Guerra de Indias, sin embargo, subrayaba otros deméritos: las tachas penales y morales del fraude como actividad corruptiva palidecían ante otras que, parece ser, manchaban en mayor grado el honor de un individuo. Noguerol era acusado por los soldados de ser sujeto «de poco valor», es decir, de baja condición y cobarde. Los consejeros comentaban que Noguerol, cercano a los círculos del Comercio bajoandaluz, se había casado «bajamente» en Cádiz con una mujer humilde, lo que rebajaba su reputación y la impresión que, soldadesca y generales, tenían de él.[457]

Cabe, por tanto, plantearse si la nobleza era un requisito a la hora de acceder a las compañías de Galeones. Una pregunta no menos complicada que el reto de perfilar al oficial de la Carrera. No en vano, hasta la fecha, la historiografía se ha caracterizado más por subrayar sus dudas en relación con el papel militar de la nobleza en la alta modernidad que por responder a una controversia que ya ocupó a sus contemporáneos. No es un secreto que, ya a finales del siglo XVI, existía una brecha entre la justificación social que tradicionalmente había esgrimido el estamento nobiliario para ostentar y reproducir sus privilegios y su proyección contemporánea, cada vez más exigua. Fractura que tuvo plasmaciones políticas, como los llamamientos del conde-duque de Olivares exigiendo un mayor compromiso bélico de la aristocracia; o sus planes para crear una nobleza de servicio ligada a la profesión de las armas. Los investigadores han solido recelar de unas fuentes y una publicidad que, hasta la saciedad, continuaron reiterando la labor de la nobleza, como mínimo los hidalgos y caballeros urbanos, en la dirección de las tropas (Andújar Castillo, 2007: 251-276). Pese a todo, no faltan voces que admiten que la nobleza no se deshizo por completo del carisma de las armas ni cedió enteramente a su añejo componente marcial. A la dimensión logística desempeñada por los grandes magnates territoriales se unía la provisión por las élites locales castellanas, andaluzas vascas o aragonesas de los rangos inferiores y medios de la oficialidad (Thompson, 2007: 15-36).

Por lo tanto, no es de extrañar que buen número de cabos de galeones sean asociables a determinadas oligarquías locales de los reinos peninsulares, particularmente

[457] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 20 de mayo de 1627, AGI, Indiferente General, 1870.

de la Corona de Castilla. La oligarquía sevillana, aquella que copaba las veinticuatrías de la urbe, se vio representada ya en la primera mitad del XVII por apellidos como los Porras y González de León. Pero el «asalto» a las capitanías de la Armada de la Guarda, en el caso de esta nobleza local, sería ostensiblemente visible en la segunda mitad de la centuria. Uno de los capitanes del Tercio de Galeones en esta fase final del siglo sería José Fernández de Santillán. El malparado José Fernández de Santillán, víctima del hundimiento del galeón San José en los primeros compases del XVIII, descendía de la antigua nobleza sevillana. Los Fernández de Santillán emparentaron desde las postrimerías del XVI con los Ponce de León (Rahn Phillips, 2010: 56), otra familia de raigambre en el reino de Sevilla, y que apellidaría a varios cabos de la Carrera. No era el único de su generación de compañeros de armas que podía presumir de vieja alcurnia. Uno de los últimos gobernadores del Tercio de Galeones, Pedro de Guzmán Dávalos, I marqués de la Mina, procedía de una rama menor de la Casa de Medina Sidonia (Cartaya Baños, 2012a: 207-224). Un ejemplo no muy distante es el de Guillén de Rivera y Casaus. Su padre o abuelo, el caballero Guillén Pedro de Casaus, se sentaba en un asiento del cabildo cívico hispalense, frente a la plaza de San Francisco, en agosto de 1648. Tal vez sentado a su lado se encontraba otro caballero veinticuatro aquel día presente, Pedro Fernández de Orozco y Ayala.[458] Pedro pertenecía a una estirpe de hombres de negocios y compaginaba (García Fuentes, 1977: 1-54), como sus ancestros y consanguíneos, las sesiones del cabildo con las juntas del Consulado de Cargadores a Indias (Fernández González, 2000). La riqueza de la familia se había cimentado en el XVI, cuando se registra el primer Orozco veinticuatro, natural de Burgos (Domínguez Ortiz, 1976: 217-256). En la segunda mitad del XVII, también ellos, a través de tres herederos del clan, probarían fortuna en las armadas de la Carrera: los hermanos Juan Antonio y Diego Carlos Fernández de Orozco, y Francisco Fernández de Orozco.

El cabildo de Sevilla, sin embargo, no era la única junta donde se reunía la oligarquía de la ciudad. Los nexos de los cabos de Galeones engarzaban con otras instituciones de poder de la urbe, muchas veces interrelacionadas entre ellas y con el ayuntamiento, como la Casa de la Contratación, el Consulado de Cargadores a Indias o la Universidad de Mareantes. Felipe Manrique, por ejemplo, era primo hermano del que fuera factor juez, presidente de la Casa de la Contratación, y consejero de Indias, Francisco Duarte Cerón (Pajuelo Moreno, 2021: 252-253). Ya retirado del servicio como capitán, Manrique sería nombrado factor de la Casa, desposando con la hija del prior y cónsul del Consulado de Cargadores a Indias, Diego Álvarez Gaibor.[459] De igual forma, Luis Fernández de Córdoba estaba casado con la hija del tesorero de la Casa de la Contratación, Gaspar de Monteser.[460] Otro vallisoletano, nacido por accidente en la ciudad del Pisuerga, Pedro Núñez de Villavicencio, descendiente de una familia de la oligarquía oriunda de Jerez de la Frontera, ejemplifica la delgada

[458] La ciudad de Sevilla a Felipe IV, Sevilla, 4 de agosto de 1648, AGS, Guerra Antigua, 1705.

[459] Carta de Felipe Manrique a Felipe III, Sanlúcar, 30 de diciembre de 1607, AGI, Indiferente General, 1123.

[460] Consulta de la Cámara de Indias, Madrid, 12 de octubre de 1648, AGI, Indiferente General, 765.

línea que separaba las instituciones de gobierno y administración de la Carrera de Indias de su jerarquía militar. Desde 1618 en las armadas de la Carrera, habiendo participado en la recuperación de Bahía de Todos los Santos en 1625 y capitán de la Armada de la Guarda en 1633, remataría su *cursus honorum* en la mar con el almirantazgo. Paralelamente, Núñez de Villavicencio ejercía cargos de dirección y gestión económica a la sombra de la corporación de mercaderes. En 1640, con ocasión del nuevo asiento de la avería, fue escogido como uno de los administradores del derecho que sostenía toda la estructura militar.[461] Finalmente, entre 1648 y 1649, sería elevado a prior del Consulado de Cargadores a Indias (Díaz Blanco, 2012: 299), seguramente promovido por Madrid. Bartolomé, uno de los hijos de Pedro, estaba casado con la hija de Francisco Martínez de Granada (Andújar Castillo, 2018b: 80-110). El de Pedro Núñez de Villavicencio es solamente el ápice de esas conexiones entre el Consulado, los círculos del capital sevillano o la administración de las armadas, y la oficialidad de la Carrera. Pero esa imbricación, cuando no trasvase de una esfera a otra, fue un *leitmotiv* durante toda la centuria. Guillén de Rivera y Casaus, sin ir más lejos, antes de ser cabo de galeón, sirvió de proveedor por nombramiento del propietario de los azogues despachados a Nueva España en 1664.[462]

De estas y más asociaciones de esta índole por desvelar se puede colegir que la oligarquía local hispalense llegó a ambicionar el control de los puestos militares de la Carrera. Un comportamiento que guarda semejanzas con otras praxis de los poderosos sevillanos, como el trasvase de oficios entre el Consulado y la Casa de la Contratación (Heredia López, 2019a: 514-537), o los fuertes intereses de esta élite en el abastecimiento de las armadas (Heredia López, 2019b: 415-442 y 2019c: 221-246). Estos vínculos entre el cabildo, los puestos del Consulado, los oficios administrativos de las armadas, la jerarquía militar y la Casa de la Contratación estaban en correspondencia con otras experiencias contemporáneas. Por ejemplo, tanto en la primera mitad del XVII como en el segundo tramo de la centuria, porción significativa de la oficialidad neerlandesa estaba emparentada por agnación o matrimonio a los estratos más elevados de la oligarquía cívica republicana: burgomaestres, regentes o consejeros de los almirantazgos federados. Es más, análogamente a lo que pasaba en Sevilla, dicha tendencia se intensificó a partir de la década de los sesenta, haciéndose más común que los oficiales operasen en dos frentes, la armada y el gobierno local (Bruijn, 2011: 43-44 y 109-110). En el contexto de las Provincias Unidas, los mismos individuos que servían en los gobiernos locales ascendían y a veces combinaban la dirección de las compañías comerciales por acciones, y las juntas de los almirantazgos. O sea, los centros de poder de la expansión marítima y comercial bátava (Brandon, 2012: 57-79).

Pero las oligarquías sevillanas o andaluzas no fueron las únicas beneficiarias de las capitanías de la Carrera de Indias. La mesocracia vasco-navarra, por ejemplo, llevaba siglos sirviendo en las armadas de los reyes de Castilla y León. En gran medida, la pre-

[461] «El capitán don Pedro Núñez de Villavicencio, caballero del orden de Calatrava», Madrid, 30 de agosto de 1649, AGI, Indiferente General, 131, nº 8.

[462] «El capitán don Guillén de Rivera y Casaus, que lo ha sido de mar y guerra de la Armada de las Indias», Madrid, 6 de febrero de 1680, AGI, Indiferente General, 128, nº 37.

ponderancia de los cabos vizcaínos, alaveses y, sobre todo, guipuzcoanos del XVII cabe vincularla al auge mercantil disfrutado por las provincias vascas en la centuria anterior. Con el cambio de siglo, muchos clanes de la periferia peninsular enriquecidos gracias a la exportación de la lana y el hierro atisbaron la administración de la Monarquía y su entramado militar global como palancas de ascenso social (Llorente Arribas, 2019: 13-25). Estirpes como los Vallecilla de Portugalete, o los Oquendo y Echeverri de San Sebastián responden puntualmente a estos parámetros. La explosión de estos apellidos está igualmente unida al surgimiento de la escuadra de Vizcaya, uno de los ramos provinciales de la Armada del Mar Océano. Otros individuos quizá no fuesen tan encumbrados como los nombres anteriores, pero en líneas generales compartían un perfil de origen semejante.

Los vascos que coparon las capitanías de la Carrera de Indias solían ser individuos procedentes de la oligarquía hidalga de las villas vasco-navarras con poder y cargos en los ayuntamientos, que empezaban la carrera en las fuerzas navales locales como una forma de ascenso social. En muchos de ellos, al ser primogénitos y, como tales, herederos de los bienes de la casa, yacía la esperanza de acrecentamiento del solar familiar, favoreciendo, con el tiempo, a deudos y colaterales (Valledor Aróstegui, 2020: 35-64). El capitán Juan de Casadevante obedecía a algunos de estos rasgos en los años veinte. Poseía unas «casas principales» en su localidad, Fuenterrabía. Pero los Casadevante, la familia a la que pertenecía Juan, estaban involucrados en los engranajes transatlánticos desde su infancia, y lo seguirían estando tras su muerte. Parte de su juventud había transcurrido en el Perú, bajo la tutela de sus hermanos mayores, Antonio y Miguel.[463] Otro Casadevante, Sebastián, fue contemporáneamente maestre de plata durante el reinado de Felipe IV (Álvarez Nogal, 2000: 139-160). Juan de Casadevante, de esta manera, era simplemente un eslabón al servicio de un activo clan comprometido desde tiempo atrás en los negocios de la Carrera de Indias, en los cuales los vascos descollaban. A pesar de su abundancia en las capitanías del Tercio de Galeones en no pocos periodos, la oligarquía vasco-navarra no fue la única élite de la cornisa cantábrica que completaba sus filas. Las oligarquías montañesas no se diferenciaron en demasía en cuanto a estrategias y comportamientos a sus vecinos vascos. La oligarquía cántabra aportaría unos cuantos exponentes del negocio naval en el norte peninsular, estimulada por la presencia de la escuadra de las cuatro villas. El apellido Carasa, por ejemplo, estuvo representado por el capitán Gaspar de Carasa y Mioño y su sobrino, Andrés de Antón Carasa. Gaspar de Carasa, que había empezado a servir en 1588, se enorgullecía de los asientos concertados por su padre, Juan de Carasa, y él mismo.[464] En 1629, Carasa se lamentaba ante la Junta de Armadas de cómo la Monarquía le debía aún el sueldo del galeón con el que servía en la Armada del Mar Océano, amén de las pagas de la tripulación y el coste del carenado satisfecho en Santander.[465]

---

[463] «Juan de Casadevante. Su testamento», Cádiz, 9 de abril de 1623, AHPC, PC, 4187, 413v-418v.

[464] «Relación de los servicios del almirante Gaspar de Carasa», Madrid, 29 de septiembre de 1633, AGI, Indiferente General, 119, nº 1.

[465] Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 27 de abril de 1629, AGS, Guerra Antigua, 3153.

Pero si era lo normal y común que hidalgos de diversos rincones de la Corona de Castilla ocupasen las capitanías de la Carrera de Indias, era una total anormalidad que como cabos sirviesen aristócratas titulados o señores jurisdiccionales. Algo en correlación con la condición social de los provistos para los generalatos y almirantías de la Carrera, quienes, aunque nobles y segundones de grandes casas ocasionalmente, inhabitualmente iniciaban su *cursus honorum* con un título en su haber. El capitán Pedro de Arrese Girón era el vivo retrato de esa situación. Era hijo de un pequeño aristócrata malagueño, Francisco de Arrese y Narváez, caballero de Alcántara y señor de Cauche.[466] Arrese Girón era, además, hacia 1657, hermano de Martín de Arrese Girón, marqués de Casares, coronel de la provincia de Guipúzcoa y corregidor de Toledo.[467] En esta línea, la Tabla 18 muestra los escasos titulados que militaron en las capitanías de la Carrera de Indias del Tercio de Galeones. A primera vista, con la excepción del gobernador José Martín de Peralta y Velasco, marqués de Falces, los títulos eran recientes y de poca entidad.

Tabla 18
Cabos de galeones que empezaron el servicio con un título nobiliario

Nombre	*Título*	*Máximo puesto en el Tercio de Galeones*	*Años*	*Máximo puesto en las armadas*
Miguel Adrián de Redín	Barón de Bigüézal	Gobernador	1628-1634	Gobernador del Tercio de Galeones
Tiburcio de Redín	Barón de Bigüézal	Capitán	Años 20-30	Gobernador de armadas
Diego López de Guzmán y Vivanco	I Marqués de Cardeñosa	Gobernador	1635-1640	Gobernador del Tercio de Galeones
José Martín de Peralta y Velasco	VII Marqués de Falces	Gobernador	1646-1648	¿?
Diego Ramírez de Haro	I Conde de Bornos	Gobernador	1647-1664	¿?
Francisco López de Zúñiga	III Marqués de Baides y IX conde de Pedrosa del Rey	Capitán	1664	¿?
Miguel Manuel de Ursúa	II Conde de Gerena	Gobernador	1680-1684 y 1688-1694	Gobernador del Tercio de Galeones

No por ser proporcionalmente minoritario en relación con el total de cabos a lo largo de la centuria, deja de tener significación que generaciones de hidalgos de la misma familia ocupasen las capitanías del Tercio de Galeones. Un ejemplo es Miguel

[466] Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 26 de mayo de 1629, AGS, Guerra Antigua, 995.
[467] Consejo de Indias, Madrid, 6 de noviembre de 1657, AGI, Indiferente General, 1486.

Manuel de Ursúa.[468] En la Armada de la Guarda y en la Armada del Mar Océano se sucedieron auténticas dinastías militares ligadas al rey por un vínculo de fidelidad y servicio. Los Casadevante, ya citados, Juan y en el último tercio de siglo, Manuel, corroborarían la faceta militar de esta saga de hombres de la Carrera. Pablo Fernández de Contreras alcanzaría el generalato, pero merece la pena no pasar por alto que su hermano, Pedro, también fue capitán del Tercio de Galeones. Como lo harían también los Carasa en las personas de tío y sobrino, o con el mismo grado de parentela, Marcos de Aramburu y Hernando y Pedro Muñoz de Aramburu.[469] No pocos cabos procedían de familias cuyo expediente de servicios al monarca en la guerra rebasaba las costas atlánticas. El hermano del conde de Bornos, Francisco Ramírez de Haro, servía en Cataluña mientras este se hallaba embarcado en las armadas transatlánticas; al igual que su sobrino, Antonio, quien probaría suerte en el ejército de Flandes (Maffi, 2014: 339).

Por otro lado, la frontera entre aquellos cuya estirpe se había especializado en las armas y la de quienes habían apostado por el ministerio de los papeles es casi imposible de trazar. Sociológicamente, es válido afirmar que la oficialidad de la Armada de la Guarda era reclutada entre los sectores de la sociedad española que venían cubriendo la estructura política, militar, y administrativa de la Monarquía Católica desde el siglo anterior, si no antes. Un ejemplo de ese tipo de brotes parte de un árbol más ramificado es Diego de Ibarra, almirante general de la Armada del Mar Océano y el comandante de los navíos españoles en la batalla de Palermo de 1676, cuando falleció (Storrs, 2013 [2006]: 172). Era un representante de la Casa de Ibarra de Éibar, protagonista activa de la gobernanza del imperio los últimos cien años. Su abuelo, también llamado Diego de Ibarra y Aizpiri, había sido, entre otras cosas, veedor general del ejército de Flandes y miembro de los consejos de Estado y Guerra con Felipe II. Ibarra y Aizpiri, casado con una aristócrata italiana, tuvo dos hijos, Francisco de Ibarra, maestre de campo y padre de Diego, el cual murió peleando en la batalla de Fleurus de 1622;[470] y Carlos de Ibarra, general de la Carrera de Indias, I vizconde de Centenera y I marqués de Taracena,[471] su tío y seguramente uno de sus impulsores. No en balde, Diego de Ibarra acompañaría al hermano de su padre en muchas de las campañas y combates de la Armada de la Guarda en la década de los treinta. Por supuesto, llegar a los altos mandos de la Carrera de Indias también podía ser el premio a unos esfuerzos sostenidos por al menos una generación. La dinastía Laiseca Alvarado podía dar fe de ello. Juan de Laiseca Alvarado se inició como oficial

[468] «Autos de los bienes de Miguel de Ursúa, conde de Gerena, difunto en Cartagena de Indias, sobre embargar el producto del viaje del galeón el gobierno, por pertenecer a dicho conde, y otros sobre sus bienes», Autos de los bienes de difuntos de 1688, 1689, 1690 y 1691, AGI, Contratación, 979.

[469] «Relación de los capitanes que han servido con compañías de infantería en los galeones del cargo del general Marcos de Aramburu el año pasado de 1600 y que fueron y volvieron a las Indias», AGI, Indiferente General, 1118.

[470] «Relación de servicios del señor almirante general don Diego de Ibarra del Consejo de Guerra de S.M. y gobernador de la ciudad de Sanlúcar», Madrid, 29 de diciembre de 1670, AGI, Indiferente General, 122, nº 7.

[471] Consulta de la Cámara de Indias, Madrid, 18 de enero de 1647, AGI, Indiferente General, 765.

mayor de la veeduría de la Armada de la Guarda.[472] Tras veintidós años de servicio, había desempeñado las oficialías del sueldo de las dos fuerzas oceánicas españolas, Carrera de Indias y Armada del Mar Océano: veeduría general, proveeduría y contaduría. Tras esta dilatada andadura, pasaría a ejercer de oficial mayor de la secretaría de la parte del Perú del Consejo de Indias. Pasaría treinta años manejando los papeles de los negocios del Perú y de las armadas transatlánticas. Parece que también colaboró en la secretaría del Consejo de Órdenes y,[473] en 1636, coincidiendo con el estallido de la guerra con Francia, acompañó en la defensa de la frontera norte al almirante de Castilla. El infatigable secretario concentró la gestión de la correspondencia con la polisinodia madrileña y la administración y socorro de la infantería levantada, cuarenta compañías, invirtiendo más de 3.000 ducados de plata de su propia hacienda. La evolución de la familia enuncia cómo, la siguiente generación, había de intentar subir en el escalafón de honores. Juan de Laiseca tuvo al menos cuatro hijos varones, todos militares y marinos.[474] Antonio de Laiseca Alvarado, cabo en la Armada de la Guarda, gobernador del tercio de la Armada de Barlovento, gobernador ultramarino y titulado nobiliario, satisfizo las esperanzas del padre de ascenso social.[475]

El estrato social preferido a fin de proveer las capitanías de los galeones de la Carrera y, de estas, la alta jerarquía de las armadas, fue la baja y media nobleza. Una realidad en línea con el resto de puestos gubernativos y administrativos de la Monarquía de los Austrias. La práctica, en cualquier caso, se fue acentuando en el devenir del XVII, produciéndose una especie de «aristocratización» de los mandos de la armada. Progresivamente fue cristalizando una asociación entre la profesión de nobleza y la oficialidad naval discutida en los albores del XVII, habida cuenta de sus connotaciones plebeyas y serviles (Rahn Phillips, 1991: 187-190; Goodman, 2001). Vinculación que tenía por objetivo honrar y elevar socialmente el oficio de esta milicia y que, si bien pudo estar mediatizado por factores culturales e influencias extranjeras, contó con el asenso de la Monarquía.

Esa identificación de los capitanes del Tercio de Galeones con respetables caballeros tuvo su espectacular punto álgido en el último tercio del siglo. Estos años conocieron un inusitado interés de la oligarquía sevillana por colocar a sus hijos en la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias. Linajes con solera en la ciudad, como los Santillán, Guzmán, Casaus, Tello, Carrillo de Albornoz, Vicentelo o Laso de la Vega adornaron los apellidos de capitanes, almirantes y generales. Estos *gentlemen*, de cualquier manera, no se contentaron con dominar una oficialidad por vez primera mayoritariamente andaluza, sino que algunos de ellos ayudaron a instituir en 1670 una de las entidades más esforzadas en proyectar los valores aristocráticos en la urbe: la Real Maestranza de Caballería (Núñez Roldán, 2007). Tres futuros capitanes fue-

[472] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 10 de mayo de 1617, AGI, Indiferente General, 1868.

[473] «Relación de los servicios del general don Antonio de Laiseca Alvarado, caballero del orden de Santiago», Madrid, 20 de agosto de 1676, AGI, Indiferente General, 125, nº 75.

[474] Consulta de la Cámara de Indias, Madrid, 24 de mayo de 1647, AGI, Indiferente General, 765.

[475] «Relación de los servicios del general don Antonio de Laiseca Alvarado, caballero del orden de Santiago», Madrid, 20 de agosto de 1676, AGI, Indiferente General, 125, nº 75.

ron promotores y fundadores de la institución: Pedro Carrillo de Albornoz, Pedro de Guzmán Dávalos y Andrés Tello de Guzmán, aunque presumiblemente otros maestrantes pudieron embarcar en las armadas y flotas como oficiales subalternos. Es paradójico que profesionales de la guerra en el mar se empeñasen en revivir las glorias caballerescas, pero esta quizás no fue la única causa de fondo en la mente de los maestrantes. La Maestranza primigenia funcionó como una suerte de *club*, una «hermandad de armas»,[476] conformada por militares de la Carrera de Indias y antiguos gobernadores indianos, actividades relativamente de la mano en las postrimerías de siglo (Cartaya Baños, 2012a: 120-122).

Se ha planteado también que, ante el atrofiamiento comercial y la pujanza gaditana, la oligarquía urbana hispalense habría reaccionado vigorizando su inversión en fundos agrarios y refugiándose en un valor prestigiante como la mímesis aristocrática (Núñez Roldán, 2007: 14; Díaz Blanco, 2012: 247-249). Así, la «aristocratización» de los cabos de armada sería una parte de un fenómeno más general que estaba enraizando en Sevilla. Sin embargo, es posible que quepa comprender un espacio de socialización como la Real Maestranza como algo más que una asociación de armas de tinte nobiliario. Esta generación de oficiales fue la que asumió la labor de intermediación en empréstitos para la financiación de las armadas de la Carrera, el carenado de los galeones o la construcción naval en los astilleros vascos. Una hornada de empresarios militares que, en efecto, benefició gobiernos americanos haciéndose con la capacidad de graduar la entrada de las mercancías de sus contrapartes en Sevilla y otras ciudades andaluzas. Por lo tanto, no es descartable que, bajo una pátina caballeresca y aristocrática, las reuniones de los maestrantes, por ejemplo, escondiesen ambiciones más mundanas y que, estos caballeros de abolengo, como encomenderos de mercancías, fueran el instrumento de la mesocracia hispalense para mantener cierta cuota comercial en Indias.

Merece la pena, por último, abordar el análisis geográfico de esta oficialidad partiendo de datos cuantitativos. Puede que el origen social de los capitanes y demás altos mandos de la Carrera se mantuviera más o menos uniforme a lo largo de la centuria, pero las variaciones respecto a su procedencia dan pistas acerca de las tentativas encaminadas a una mayor profesionalización, las transformaciones en el oficio o la financiación del dispositivo militar. Los capitanes embarcados en la Armada de la Guarda a la muerte de Felipe III guardaban semejanzas con los que comandaban los galeones en los tiempos en que Henry Morgan asolaba el Caribe español, pero las diferencias que los separaban no se reducían tan solamente a la distancia temporal. El Gráfico 7 presentado a continuación recoge la naturaleza territorial de 142 capitanes del Tercio de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias en el transcurrir de cerca de cien años. Son, como se puede notar, una cifra aproximativa, poco más de la mitad del total de cabos de galeones que mandaron las banderas de la unidad en el

[476] Si la Maestranza de Sevilla fue fundada en 1670, cuatro años después se instituía el primer *club* de capitanes navales anglosajones (Davies, 1991: 99).

XVII.[477] La gráfica destaca aquellos grupos regionales más representativos: castellanos, andaluces, vasco-navarros, cántabros y gallegos y que, después de todo, no hacen sino reflejar los caladeros que nutrían la oficialidad de las armadas atlánticas de los Austrias. Se ha englobado en el grupo «otros» a procedencias minoritarias y más exóticas, como portugueses, extremeños, aragoneses, canarios o indianos. Es necesario aclarar que el mayor número de capitanes comprendidos entre 1640-1700 (84) frente al periodo 1600-1639 (59) no responde a una distorsión en la cata, sino a la propia normativa que regulaba los empleos. Recuérdese que desde 1635 las capitanías dejaron de ser a perpetuidad, con lo que el trasiego de cabos aumentó exponencialmente. Posteriormente, medios de acceso a las capitanías como los contratos de construcción de navíos –los cuales señalaban dos años de disfrute de estas– inaugurados en los sesenta, coadyuvaron a impedir la estabilización de los cabos por intervalos largos. Proceso inversamente proporcional, curiosamente, al número de armadas y flotas despachadas desde esa década hasta 1700, considerablemente menor al de la primera mitad del siglo.

La generación de capitanes que militaron en el Tercio durante el reinado de Felipe III es, indudablemente, la más uniforme, en la medida en que tres regiones se repartían casi equivalentemente las capitanías: castellanos (27%), vasco-navarros (27%) y andaluces (31%). Esta importancia de los castellanos –con respecto al resto de grupos– tiene, junto con la primacía andaluza, dos interpretaciones. Por una parte, acuerdos diplomáticos como la paz de Vervins en 1598, o la tregua de Amberes de 1609, obligó a muchos oficiales veteranos castellanos y andaluces del ejército de Flandes o los tercios destacados en Italia a trasladarse a otros destinos, como la Armada de la Guarda. Sobran los ejemplos de esa «migración». El gobernador del Tercio de Galeones entre 1605-1616, Francisco Ramírez Briceño, natural de Arévalo, había servido en Flandes, participando en los sitios de Calais y Ostende;[478] como también Pedro de Zúñiga antes que él; o el vallisoletano Felipe Manrique. La otra razón para el predominio en un 58% de castellanos y andaluces sobre elementos cantábricos tiene que ver con la orgánica de los galeones por esas fechas. Las disputas en torno a la existencia de una diarquía en el gobierno de los bajeles, con capitanes de infantería y capitanes de mar separados; o, en contraposición, una macrocefalia personificada en los capitanes de mar y guerra, no se resolvieron enteramente en la década inicial

[477] Para la elaboración del gráfico, se han cruzado varias series documentales. Por un lado, la lista de capitanes nombrados en el transcurso del siglo XVII, por medio de los cedularios de armada. AGI, Indiferente General, 2497-2498-2499-2500-2501-2502-2503-2504-2505-2506-2507-2508. Una vez elaborada esa base de datos, se confrontó con una documentación muy útil a fin de conocer la patria de los cabos de galeones. Son los 118 expedientes de pruebas para la concesión de títulos de caballeros de órdenes militares guardados en el Archivo Histórico Nacional de Madrid correspondientes a individuos que sirvieron como capitanes del Tercio de Galeones. Estos expedientes, debido a las lógicas internas de las investigaciones para la concesión de hábitos emprendidas por el Consejo de Órdenes, incluyen la naturaleza de los solicitantes investigados. Para su tratamiento, se recurrió al Portal de Archivos Españoles (PARES) y se introdujeron en el buscador los nombres de los 260 capitanes de la unidad registrados, localizándolos uno a uno. Ya que estos expedientes están descritos, conocidos los nombres de los cabos, es tarea sencilla. La naturaleza del resto de 142 capitanes comprendidos en la gráfica se obtuvo de fuentes diversas de archivo y menciones en bibliografía.

[478] Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 21 de mayo de 1616, AGI, México, 2.

de la centuria, coleando todavía en los años diez. La apuesta de la Junta de Guerra de Indias por un perfil, el del capitán de infantería, llevó a que bastantes capitanes sin verdadera experiencia marinera, oriundos del interior peninsular, se hiciesen con el mando de los bajeles como premio a sus buenas partes en Europa.

La siguiente generación de capitanes se extiende desde el ascenso al trono de Felipe IV hasta casi los años cuarenta, y bien se la podría denominar «la generación del conde-duque» o, más apropiadamente, «la generación de la Armada del Mar Océano». Su aparición responde, más que a los indefinidos intentos del régimen olivarista por aupar la profesión naval, al notable desarrollo y potenciación que esta fuerza adquirió hasta la derrota de Las Dunas fruto del trabajo de la Junta de Armadas, el desarrollo de las contratas navales cantábricas y la colaboración de las oligarquías norteñas. La proporción de castellanos se mantuvo intacta, con un nada despreciable 27% de las capitanías en sus manos. No así la presencia andaluza, que decayó alrededor de doce puntos. El estancamiento castellano y la retracción andaluza tuvo su contraparte: los cantábricos, incluyéndose los gallegos, coparon el 48% de las capitanías. Un 13% de los capitanes eran cántabros, y alrededor de un 33% vasco-navarros, un porcentaje incluso por encima de algunos cálculos previos.[479] Esta época sería, en resolución, la de la irrupción de los grandes apellidos –dinastías en algunos casos– de marinos vinculados a un poderío naval español extensible hasta, a lo sumo, las operaciones navales de los cuarenta en el Mediterráneo contra Francia. Militares que transitaban entre la Armada del Mar Océano y la Carrera de Indias: los Diego, Carasa, Bilbao La Vieja, Redín, Barbón, Casadevante o Riva-Herrera.

La conformación de la siguiente generación de cabos se regiría por los parámetros forjados en los años veinte, los cuales estaban manifestando síntomas de degradación. El grupo castellano se redujo al 9%, mientras que, a primera vista, las bases de la escuela naval del cantábrico parecían aguantar. Aproximadamente un 45% de los capitanes eran naturales de la cornisa cantábrica, un porcentaje que oculta algunas transformaciones en ciernes. Los vasco-navarros continuaron ampliando su cuota hasta el 36%, un cénit que no retendrían en años venideros, con nombres como Juan de Urbina, Francisco de Valencegui,[480] Juan Castaños, el clan Echeverri o Gaspar de Argandoña. Pero la segunda parte del reinado de Felipe IV sería testigo del desmantelamiento de esa escuela a la sombra de la Armada del Mar Océano, comenzando por el aporte cántabro, que pasó al 7% e iría a la baja. El declive de la Armada del Mar Océano repercutió negativamente en el alumbramiento de nuevas hornadas de capitanes cantábricos. Junto a esta tendencia, negativa, se operó otra positiva y llamada a reconfigurar plenamente el aspecto de la oficialidad. El número de capitanes andaluzes, en franco declive en tiempos del conde-duque, se saldaba hacia 1665 con un porcentaje del 33%, constituían el segundo grupo más numeroso por detrás de los vascos. Los andaluces parecen haberse adaptado a los cambios que exigía la profesión de cabo desde fines de los cuarenta, con carenas y empréstitos para

[479] Serrano Mangas señalaba un 27% de vasco-navarros (Serrano Mangas, 1989: 243).

[480] «Pruebas para la concesión del título de caballero de la orden de Santiago de Francisco de Valencegui y Olazábal, natural de San Sebastián», 1641, AHN, OM-Caballeros de Santiago, exp. 8451.

el desempeño del oficio. La dinastía de marinos andaluces, los Campos, vinculada a los círculos de la Universidad de Mareantes y cuyo patriarca había sido maestre de plata, es un ejemplo de la recuperación andaluza.[481] Los ascensos de personajes como Diego Ponce de León;[482] Francisco Navarro, de Osuna; el también maestre de plata Francisco Martínez de Granada; o los sevillanos Fernando Martel de Porres,[483] Félix Garci González de León y Juan Antonio Vicentelo y Toledo,[484] los dos últimos marinos en la Armada del Mar Océano, son paradigmáticos.

El gran giro se consumaría ya en el reinado de Carlos II. El descenso de cántabros, gallegos y vasco-navarros fue arrollador, integrando un 30% de las capitanías. De estos, además, el grueso, un 23% eran vascos, el porcentaje más bajo de la centuria. Más minoritarios que en el pasado, pero no por ellos menos relevantes: Antonio de Aguirre, Manuel de Casadevante, Gabriel de Crucelaegui, Francisco de Lezo, los Munárriz o Domingo de Iturri son exponentes de una generación con un notable poder empresarial, firmemente asentada en los puertos de la España meridional y que, a su menor número con respecto al pasado, podía reponer unos contactos íntimos con las prominentes filas de su «nación» que dirigieron el Consulado de Cargadores a Indias en estos decenios (García Fuentes, 1991: 20-27). En la disminución porcentual de los militares vascos de la Carrera posiblemente se advierte el decrecimiento en tonelaje de la Armada del Mar Océano. Y una creencia, la de que, dado su músculo económico y su abrumadora presencia entre las comunidades mercantiles de Sevilla y Cádiz, el mando de los galeones de la Carrera de Indias no era una prioridad siempre y cuando fuesen acreedores de los capitanes encomenderos. Si el control de los engranajes económicos tuvo un sello vasco, la dirección naval corrió a cargo de la generación de caballeros andaluces ya tratada, aunque su retrato requiere matices. En treinta y cinco años, el 57% de los capitanes fueron, efectivamente, naturales de diversas localidades de la Baja Andalucía, concretamente Sevilla y Cádiz. Atendiendo a la oligarquía urbana de la capital del Guadalquivir, pareciere que algunos de sus miembros pretendieron compensar la decadencia en los negocios con un mayor protagonismo entre la oficialidad naval, tanto en la Carrera, como en la Armada del Mar Océano. En el cálculo de la oligarquía sevillana, el servicio militar y el acaparamiento de las mercedes emanadas de la Corte, entre ellas, el control administrativo del aparato gubernativo indiano, compensaba el declive económico. Una reflexión a la que tampoco fueron ajenos los vascos. El dominio de la infraestructura administrativa de la Monarquía de Carlos II favorecía las actividades empresariales (Andújar Castillo, 2016b: 45-53).

---

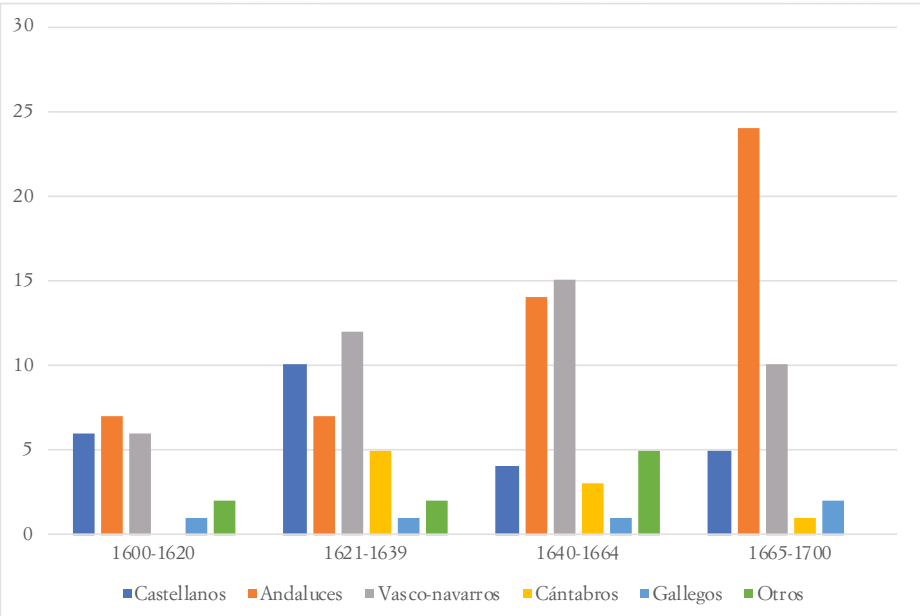
[481] «Pruebas para la concesión del título de caballero de la orden de Calatrava de Gaspar de Campos y Espinosa Cervantes y Lorenzo, natural de Sevilla», 1643, AHN, OM-Caballeros de Calatrava, exp. 415.

[482] «Pruebas para la concesión del título de caballero de la orden de Santiago de Diego Ponce de León y de Aranda, natural de Cazalla de la Sierra», 1644, AHN, OM-Caballeros de Santiago, exp. 6553.

[483] «Pruebas para la concesión del título de caballero de la orden de Calatrava de Fernando Martel de Porres y Zuloeta Porres y Obando, natural de Sevilla», 1662, AHN, OM-Caballeros de Calatrava, exp. 1526.

[484] Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 2 de mayo de 1649, AGS, Guerra Antigua, 3290. «Pruebas para la concesión del título de caballero de la orden de Santiago de Juan Antonio Vicentelo Toledo y Gutiérrez Tello, natural de Sevilla», 1667, AHN, OM-Caballeros de Santiago, exp. 8848.

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-

traprestación de rentas y honores, son capitales a fin de entender ese gran constructo que era Monarquía. A sabiendas de lo anterior, el servicio como militar en la Carrera de Indias, ya fuese en la Armada de la Guarda, en las naos de Honduras, o en las capitanas y almirantas de las flotas, ha de ser estudiado desde un ángulo amplio. Pensar que el recorrido profesional de un militar quedaba constreñido a la adquisición de una capitanía o que esta era su objetivo *per se* sería un error. Capitanías de mar y guerra, almirantías y generalatos, pero igualmente alferecías o sargentías mayores, sin contar los estadios más bajos del escalafón, no eran sino méritos en un *cursus honorum* de proporciones enormes. El ascenso en los puestos militares, al igual que en los administrativos, daba pie a remuneraciones al margen de los emolumentos oficiales anejos al cargo y, por si fuera poco, abría la puerta a los beneficios soterrados o extraoficiales que granjeaba el mismo. Así, para muchos individuos y las oligarquías locales de que habían salido, un dispositivo militar y naval como el de la Carrera de Indias era un «espacio de servicio» a través del cual mejorar socialmente y acrecentarse. Una especie de «palanca» que liberaba granjerías económicas y mercedes regias e, inclusive, un «trampolín» desde el que saltar a otros espacios de servicio.

El testamento de un cabo de galeones es sumamente esclarecedor a la hora de comprender el oficio. También, de que ya fuera el militar el primogénito varón o un segundón, su trayectoria al servicio del rey, si bien podía reportar riquezas y mercedes, requería no pocas inversiones y, consecuentemente, un soporte familiar. A comienzos de abril de 1623, Juan de Casadevante se disponía a embarcar en calidad de «capitán de infantería» y, de acuerdo con sus propias palabras, «para ir con mi compañía en los Galeones que se despachan a la provincia de Tierra Firme del cargo de don Antonio de Oquendo». La amenaza de morir en el discurso del periplo estaba implícita, lo que le impelía a «hacer testamento y las cosas del descargo de mi conciencia». Casadevante prefirió ordenar sus asuntos con tranquilidad antes de partir. Su testamento tenía no poco de memoria personal. Era el menor de tres hermanos, todos ellos comerciantes y, en los albores de siglo, residentes en el Perú. En los presupuestos que impusieron su retorno a su Fuenterrabía ancestral se fundió su vocación con las expectativas que de su crianza tenían sus hermanos, «pareciéndoles que aquella estada allí no había de ser para cosa que me estuviese bien, procuraron que viniera para España, y a que mi inclinación no me inclinaba a otra que a ser soldado». Más allá de otras consideraciones, el hondarribiarra dejaba claro que la elección de la profesión de las armas había sido vocacional. Su vocación, no obstante, exigía emocional y financieramente el soporte del entorno, en este caso de sus hermanos, algo que Juan no se cansaba de recalcar. Los definía con el mayor de los elogios, «no han sido hermanos, sino padres», cuidando de su mujer e hijos en los largos meses y años de ausencia.[485]

El apoyo de los hermanos a la carrera militar de Juan no dimanaba simplemente de la fuerza de la sangre y el amor fraternal. Los consanguíneos del capitán servían también como sus prestamistas, a los que debía, como pocos, una partida de 1.000 ducados de oro. Del testimonio de Juan de Casadevante se colige que su vocación militar era coherente con la estrategia de su núcleo familiar, desplegado por el Atlántico

[485] «Juan de Casadevante. Su testamento», Cádiz, 9 de abril de 1623, AHPC, PC, 4187, 413v-418v.

y las Indias. Casadevante, tácitamente, explicaba que su trabajo no se circunscribía a dirigir infantes españoles. A juzgar por su testamento, estaba habituado a mover barras de plata, tanto de sus hermanos, como de «ricos conocidos» de Andalucía, a los que adeudaba dinero desde su juventud. Por supuesto, los elogios del capitán de mar y guerra a sus hermanos eran inversamente proporcionales al tono críptico con el que se limitaba a recordar a sus herederos el carácter de sus deudas más antiguas,

> […] con grande montón de barras de plata no podría satisfacer una migaja tan sola a tanto cuanto puedo deberles. Y ahora esta última vez, cuando dejé a Fuenterrabía para venirme a la Armada […] por si Dios me llevase de Él, temiendo previne y les dejé una memoria hecha entre mis papeles para algún día, con ocasión, los viesen los nombres de algunas personas que en tiempo de mi mocedad me prestaban dinero. A quienes yo no les hice paga, fuese por entender que eran hombres que por otros servicios me podían deber o suspender el pedírmelos. Y porque también eran ricos conocidos de aquí.[486]

Pero, más allá del reverso comercial de la milicia en la Carrera, ¿qué incentivos en particular podían atraer a un militar, y más en concreto a un capitán de mar y guerra? En verdad, como para el resto de fuerzas armadas de la Monarquía, no existió en todo el siglo XVII –más allá de interminables debates–, ninguna legislación que regulase los ascensos ni la retribución de los servicios militares. Que un hombre pudiese ascender a los diez años a la escala de capitán, como estipulaban las ordenanzas, no implicaba que, tras ese tiempo, automáticamente adquiriese ese puesto. Tampoco quedaban especificadas qué condiciones había de aunar un aspirante a almirante o general. Menos aún en el caso de mercedes honoríficas tales como los hábitos de las órdenes militares o las gobernaciones ultramarinas. Esta ambigüedad era producto de las concepciones opuestas respecto a la carrera militar y la relación servicios-recompensas. Para algunos estadistas, bastaba con asegurar una fuente de financiación estable con la que abonar los salarios de la milicia. A la luz de esta visión, el «oficio de Marte» estaría al mismo nivel que el resto de profesiones. Por añadidura, aquellas mercedes honoríficas como los hábitos, a las que algunos teóricos vislumbraron como inseparables de la profesión militar habida cuenta de su origen, verían reformuladas su propósito y valor. No es preciso insistir que esta línea de opinión sería la que se generalizase en toda Europa, centrándose todas las monarquías en satisfacer los haberes de sus profesionales (Jiménez Moreno, 2014: 55-89). Las mercedes honoríficas, en un sentido global, ni siquiera quedarían reservadas para la oficialidad, habiéndolas de disputar y compartir con otros actores sociales emergentes.

Generalatos y almirantías

De partida, la primera merced u honor era el ascenso a capitán. La consecución de una capitanía, para aquel militar que no fuera hidalgo, representaba un hito en el proceso de movilidad ascendente, ennobleciendo a su poseedor e incorporando tal goce a la memoria del linaje familiar (Andújar Castillo, 1999: 105 y 2007: 251-276). Tras este jalón, el *cursus*

[486] «Juan de Casadevante. Su testamento», Cádiz, 9 de abril de 1623, AHPC, PC, 4187, 413v-418v.

honorum se complejizaba. Un filtro decisivo que dirimía si una carrera naval progresaba de manera ascendente o si, por el contrario, se estancaba, eran los generalatos y almirantías. Estos puestos, aparte de suponer salarios más elevados y de granjear beneficios comerciales de mayor cuantía, eran indudablemente muestras de estimación real.

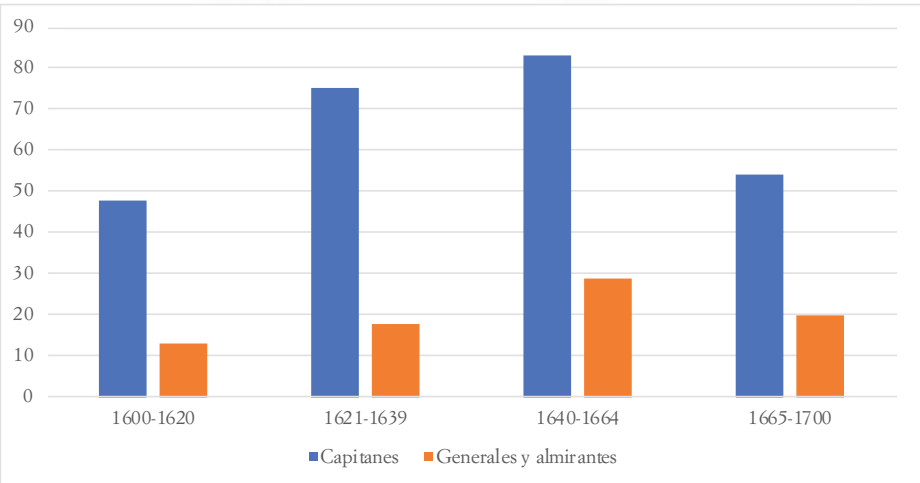
En 1616, la Junta de Guerra de Indias, al debatir acerca de sobre en quiénes debían recaer cargos superiores como el de gobernador del Tercio de Galeones o el de almirante de la Armada de la Guarda, los definía así, «premios de honor y reputación».[487] Estas mercedes eran la corroboración de la buena opinión y confianza que el monarca y la Junta de Guerra de Indias –pero indirectamente, su entorno, la Casa de la Contratación, el Consulado, la oligarquía hispalense y el resto de militares y las tripulaciones de la Carrera– tenía en un militar. Los generalatos y almirantazgos registrados en el Gráfico 8 se refieren únicamente a aquellos marinos que gozaron de manera efectiva el título en la Carrera de Indias, sin incluirse otros a los que en las fuentes adoptan el sobrenombre *ad honorem* de, por ejemplo, «almirante». Tomás de Echaburu o Matías de Orellana suelen ser descritos de esta manera cuando en la Armada de la Guarda solo alcanzaban a capitanes. Lo más seguro es que no se quisieran desprender de titulaciones adquiridas en la Armada del Mar Océano. Para la mayoría de los cabos de la Armada de la Guarda en todo el XVII, las capitanías eran el colofón de sus trayectorias y no el preámbulo de glorias mayores. Durante el reinado de Felipe III, 13 capitanes de mar y guerra escalaron hasta el alto mando de la nómina de 48 capitanes disponibles. Para la época de Olivares, fueron 18 de los 75 capitanes en servicio. Hasta el último tercio de la centuria, se colige una creciente confianza de la Junta de Guerra de Indias y la Cámara en las primeras planas de las compañías de la Carrera como nicho del que extraer los altos mandos de la Armada de la Guarda y las flotas. No en balde, en la segunda parte del reinado de Felipe IV, más de un cuarto de los generales y almirantes de la Carrera, 29 de 83 individuos, habían servido previamente como capitanes de mar y guerra. En tiempos de Carlos II, 20 de los 54 cabos de este periodo fueron elevados a los más altos mandos.

La profesión de general o almirante de armadas y flotas era un «escalón» contemplado por los cabos de galeones, pero para nada había de ser tenido como un puesto automático. Los cabos de galeones no eran el único caladero de donde extraer generales y almirantes. Algunos fueron establecidos en la capitanía general de la Armada de la Guarda sin haber cursado –al menos no en esa fuerza– los grados previos. Carlos de Ibarra y Barresi, I marqués de Taracena, empezó sirviendo como menino de la reina Margarita de Austria, esposa de Felipe III. En el año 1607 pasó a Flandes y en el de 1609 ya era capitán de infantería en la Armada del Mar Océano, participando en la toma de La Mámora. A continuación, ostentaría el almirantazgo de la escuadra de Cantabria, una de las secciones de la Armada del Mar Océano. En las primeras décadas del XVII, compaginaba el generalato de la flota de Nueva España y la almirantía general de la Armada del Mar Océano por nombramiento de su capitán general, Fadrique de Toledo. Desde 1629, ocuparía a las órdenes de Tomás de Larraspuru la

[487] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 24 de marzo de 1616, AGI, Indiferente General, 1868.

almirantía general de la Armada de la Guarda, encadenando tres viajes seguidos.[488] Otro ejemplo es Nicolás Fernández de Córdoba, I marqués de la Granja, a la sazón hijo de otro militar de la Carrera, Luis Fernández de Córdoba; y Mariana Ponce de León, nieta de los duques de Arcos. Nicolás Fernández de Córdoba consolidó su carrera en la Armada del Mar Océano, despuntando en las acciones llevadas a cabo en el Mediterráneo a lo largo de los años cuarenta y, especialmente, en la recuperación de Nápoles por Juan de Austria, probablemente uno de sus protectores.[489]

Gráfico 8
Capitanes del Tercio de la Armada de la Guarda que ascendieron a generales y almirantes en la Carrera de Indias



Fuente: elaboración propia a partir de los cedularios de armada AGI, Indiferente General, 2497; 2498; 2499; 2500; 2501; 2502; 2503; 2504; 2505; 2506; 2507 y 2508 y los elencos contenidos en Pérez-Mallaína, 2007: 285-332.

Hábitos de órdenes militares

Otro de los «premios de honor y reputación» eran los hábitos de órdenes militares. Una abundante literatura ha subrayado desde el siglo XX la relevancia que estos cobraron en la España moderna. El vestir un hábito cruzado enaltecía y pulía la hidalguía que se presuponía en todos los caballeros. Las cruces vinieron a sublimar uno a uno todos los axiomas que regían la sociedad española del XVII, por más que la ideología que los sustentaba y la realidad de los hechos divergiera acusadamente: el fervor religioso, el culto a la hidalguía, la persecución del concepto del honor, la defensa de la fe y, ante todo, la pureza de sangre. Porque, realmente, los hábitos de órdenes militares fueron, desde un punto de vista práctico, eminentemente unos «marcado-

[488] Consulta de la Cámara de Indias, Madrid, 18 de enero de 1647, AGI, Indiferente General, 765.
[489] Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 30 de abril de 1649, AGS, Guerra Antigua, 3290.

res sociales» en una sociedad, como la hispana (Wright, 1982: 15-56). Los tortuosos trámites a los que se sometía el solicitante de un hábito, el cual había de costear las dispendiosas investigaciones personales y genealógicas realizadas por el Consejo de Órdenes, desvanecían cualquier sospecha de impureza. El aprobar con éxito las pruebas para su concesión era garantía de cristiandad vieja; no menos importante, de «legitimidad», o sea, que el caballero y sus ascendientes eran hijos de legítimo matrimonio; y de «limpieza de oficios», es decir, estar desvinculado él y sus pasados de cualquier profesión vil y mecánica (Fernández Izquierdo, 2006: 861-883). Incluso ya avanzado el XVII, cuando los procesos de investigación se suavizaron, catalizando la «inflación de honores», adquirir la venera de Santiago o la cruz de Alcántara suponía una de las máximas honras de la España barroca. Un signo de prestigio y de ostentación solamente al alcance de los privilegiados de la sociedad estamental (Fernández Izquierdo, 1998: 521-569).

Una de las cuestiones prácticamente sin resolución es la de hasta qué punto las dos profesiones, la de la milicia, y la de poseer un hábito de una orden militar, se mantuvieron unidas en el devenir de la Edad Moderna (Fernández Izquierdo, 2004: 495-543 y 2006: 861-883). Una de las quejas más comunes de los militares –enmarcado en el debate enunciado sobre cómo recompensar los servicios bélicos– era precisamente que la Corona escamoteaba la concesión de hábitos a aquellos para los que inicialmente se habían creado. Lo cierto es que los hábitos no eran una rareza entre los militares de la Carrera de Indias en el primer tercio del siglo XVII. Eran prendas que, aparte de singularizar a la oficialidad, exaltaban el sentimiento religioso presente en los bajeles, más aún en los momentos cuando la moral desfallecía. Durante el hundimiento en 1631 de la capitana de Nueva España, Nuestra Señora del Juncal, el cabo reconvertido en almirante, Andrés de Aristizábal, consciente de que le llegaba la muerte,

> pidió […] le trajesen su hábito, como se lo trajeron, y se lo puso, y con una cruz en la mano empezó a encomendarse a Dios, y con él todos sus soldados, artilleros y marineros y demás personas de la nao.[490]

De acuerdo con algunas fuentes, generales, almirantes y capitanes de mar y guerra de la Carrera de Indias portaban sus hábitos, esto es, una vestimenta negra con una cruz bordada en el pecho, o incluso tal vez el manto blanco de los capítulos (Fernández Izquierdo, 1998: 521-569), durante el combate. Un antiguo capitán del presidio de Cádiz, Juan de Leoz, almirante de Juan de Benavides Bazán en la aciaga flota de 1628, se despojó de la estimada prenda, para no ser reconocido, en cuanto los neerlandeses abordaron la almiranta, confundiéndose en medio de la desbandada general. La acción no está exenta de ironía, si se tiene en cuenta que la consecución de este tipo de distinciones llegaba a ser en ocasiones un auténtico quebradero de cabeza para los postulantes. Aunque el proceso era el mismo independientemente del

[490] «Testimonio de Martín de Iriberri», Mérida, 18 de noviembre de 1631, AGI, Santo Domingo, 133, nº 2, 23, f. 11.

canal a través del cual se decidiese realizar la solicitud, lo cierto es que un oficial de la Armada del Mar Océano o de la Carrera de Indias encontraba varias vías desde las que iniciar el trámite. Casi todos los capitanes de las fuerzas atlánticas podían decidirse entre elevar un memorial o petición al Consejo de Guerra (Rodríguez Hernández, 2012b: 415-443), la Junta de Armadas (Goodman, 2001: 340-341), la Junta de Guerra de Indias o, desde su reinstauración en 1644, a la Cámara de Indias. Este organismo era encargado de la administración de mercedes para el espacio competencial indiano a la usanza de la Cámara de Castilla, instancia esta última a la que solían acudir la mayoría de súbditos de esta Corona (Fernández Izquierdo, 2003: 141-164). La misión de todos estos tribunales no era otra sino la de interceder entre el demandante del hábito y el monarca. En 1618, los integrantes de la Junta de Guerra de Indias recordaban a Felipe III que, en lo concerniente a las mercedes de hábitos, nadie mejor que ellos «tienen noticia de los méritos de los que sirven en la dicha Armada de las Indias, pues son sus súbditos». Así, meditándose sobre si aprobar o no la concesión de un hábito para el gobernador del Tercio de Galeones, Fernando de Sousa, los junteros afirmaban ser ellos los únicos responsables de asesorar y orientar la gracia real. Máxime, cuando consideraban que sus prerrogativas en este ámbito serían erosionadas de tener que entregar los papeles de Sousa al secretario de Órdenes, Alonso Núñez de Valdivia.[491]

La intermediación de la Junta de Guerra de Indias o la Cámara era una de las inflexiones del procedimiento, a veces alargado durante años solamente en su primera fase. En 1673, el capitán de la Armada de la Guarda, Francisco Navarro, elevaba sus dilatados servicios a la Monarquía, entre los que sobresalía la fábrica de un galeón para la Carrera, rogando que, «en consideración de estos méritos, se sirva honrarle con la merced de un hábito de las tres órdenes militares, para que con este honor pueda continuar con nuevos alientos en el real servicio». La petición de Navarro fue examinada en la Cámara de Indias. Los camaristas decidieron elevar, a su vez, una consulta informativa a la reina Mariana, quien ordenó que se le elevase una nueva consulta favorable en la que se sintetizasen los servicios del militar andaluz, adjuntándose una relación pormenorizada de sus partes.[492] Lejos de ser inmediata, la gracia real era susceptible de demorarse meses y meses. En 1674, Navarro remitiría a la Cámara al menos un nuevo memorial, replicando en dos ocasiones la reina previa consulta con un lacónico «quedo con cuidado», una indirecta y un acicate para que el marino aguardase y sirviese en otras empresas.[493] Dos años después del primer memorial, y tras otra nueva consulta de la Cámara, la reina regente se pronunciaría positivamente, mandando que se iniciasen las pruebas para la concesión de un hábito de Calatrava o Alcántara a Francisco Navarro.[494]

---

[491] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 18 de enero de 1618, AGI, Indiferente General, 1868.

[492] Consulta de la Cámara de Indias, Madrid, 23 de noviembre de 1673, AGI, Indiferente General, 1492.

[493] Consulta de la Cámara de Indias, Madrid, 11 de octubre de 1674, AGI, Indiferente General, 784.

[494] Consulta de la Cámara de Indias, Madrid, Madrid, 22 de octubre de 1675, AGI, Indiferente General, 784. Sin embargo, el hábito con el que Francisco Navarro acabó siendo premiado no fue de Alcántara

Posiblemente, un activo de cara a inclinar del lado de la aprobación el concurso de la solicitud fuese una buena relación de méritos. Tampoco vendría mal la efectuación de servicios «extraordinarios» sumados a la mención de muchos años de servicio o la participación en «guerra viva». En 1656, Gaspar de Argandoña exponía, por boca del duque de Medinaceli, cómo, a sus años en la Armada del Mar Océano y la Carrera de Indias se añadía su dimensión como contratista militar, entregando un galeón totalmente listo para el servicio, equipado, artillado y tripulado en 1652, del que fue capitán.[495] Otro capitán, Domingo de Iturri, contaba como gran baza en su pretensión la reciente construcción de un bajel lo que, quizás, decantó que Carlos II resolviese la concesión de un hábito de Alcántara o Calatrava.[496]Antonio de Laiseca Alvarado, al impetrar otro hábito para su hijo, Sebastián Antonio de Laiseca, procuraba no omitir el ofrecimiento de hacer un empréstito de 100.000 pesos por el generalato de la flota de Nueva España.[497] Pero estos «servicios extraordinarios» no aseguraban el éxito de la solicitud. Ninguno de los dos contratistas aludidos, ni Gaspar de Argandoña ni Domingo de Iturri, lograría cruzarse, lo que indica que no había ningún compromiso velado para que lo concertado en sus asientos fuese recompensado con una prenda de honor. En cuanto a la petición de Antonio de Laiseca Alvarado para su heredero, el monarca despachó el asunto sin atarse a nada. Sebastián de Laiseca habría de servirle y llegado el día, se volvería a tratar el tema.[498]

La superación de este primer filtro, obteniendo la aprobación regia, no era más que el preámbulo del proceso. Y he ahí donde radica una de las paradojas contenidas en la concesión de las cruces. Pese a que la Corona usaba los hábitos como moneda de recompensa honorífica, representando una merced directa del soberano hacia su súbdito, su plácet era susceptible de ser entorpecido, detenido o reprobado por otro de los tribunales del régimen polisinodial: el Consejo de Órdenes. Esta institución, en constante desarrollo desde que Fernando el Católico asumiese la administración de los maestrazgos de las órdenes, adquirió una fisonomía similar a la que conocieron los militares del siglo XVII en época de Felipe II (Postigo Castellanos, 1988: 31-44). Con la ratificación por bula papal de la incorporación de los enormes territorios pertenecientes a las órdenes castellanas de Santiago, Alcántara y Calatrava en 1523 a la Corona, las atribuciones encomendadas al Consejo quedaron acotadas. Desde 1566 con un solo presidente, ocho consejeros, un fiscal, un secretario y un contador, entre otros oficiales subalternos; su amplio espectro de competencias llevó a algún apologista a compararlo con el Consejo de Indias (Wright, 1982: 15-56). El Consejo de Órdenes había de administrar los maestrazgos; recayendo en él las causas de justicia y gobierno de estas; proveyendo las encomiendas, prioratos, curatos, beneficios eclesiásticos, empleos políticos; y conociendo en las causas civiles y criminales de los

ni Calatrava, sino santiaguista. «Pruebas de la concesión del Título de Caballero de la Orden de Santiago de Francisco Navarro y Sánchez, natural de Osuna», 1676, AHN, OM-Caballeros de Santiago, exp. 5695.

[495] Carta de Medinaceli a Felipe IV, El Puerto de Santa María, 18 de enero de 1656. Consulta de la Cámara de Indias, s.f. AGI, Indiferente General, 1485.

[496] Consulta de la Cámara de Indias, Madrid, 23 de junio de 1676, AGI, Indiferente General, 785.

[497] Consulta de la Cámara de Indias, Madrid, 26 de septiembre de 1676, AGI, Indiferente General, 784.

[498] Consulta de la Cámara de Indias, Madrid, 27 de junio de 1676, AGI, Indiferente General, 785.

caballeros (Postigo Castellanos, 1988: 39). También era responsable de recibir a los aspirantes de caballero, para lo cual, desde el siglo XV, fue implementando un sistema de investigación personal y genealógica cuya superación resultaba imprescindible para sancionar la merced regia. Cualquier militar había de cumplir, en principio, con los requisitos de legitimidad, hidalguía, limpieza de oficios y limpieza de sangre. Los informantes a cargo del Consejo, normalmente dos sujetos, se enviaban a los lugares de origen del aspirante, examinando padrones, libros de bautismo y tomando declaración a los testigos (Domínguez Ortiz, 2000: 1157-1175). En 1651, por ejemplo, el capitán Diego de Ibarra pidió una licencia de ocho meses para ausentarse de Andalucía e ir a la Corte a presentar las pruebas que acreditaban su merecimiento de la merced de caballero de Santiago.[499] Un sistema cuya intensidad y carácter restrictivo se fue recrudeciendo desde la segunda mitad del XVI y hasta las décadas inaugurales del XVII (Fernández Izquierdo, 2006: 861-883); pero no menos, un sistema que, pese a su aparente pulcritud, no estaba libre de corruptelas y extorsiones (Giménez Carrillo, 2011: 331-348).

Tal y como se aprecia en el Gráfico 9, en el trascurso del siglo XVII hubo progresivamente más y más capitanes del Tercio de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias –y, por extensión, militares de las fuerzas transatlánticas– honrados tras su solicitud con la cruz de una orden de caballería.[500] Entre 1600 y 1620, coincidiendo con el reinado de Felipe III, los capitanes o altos mandos salidos del Tercio de Galeones que vestían un hábito eran una minoría, apenas un 29% del total. Este porcentaje encaja bastante bien con la relativa mesura con que se expidieron hábitos en este periodo (Postigo Castellanos, 1988: 198; Domínguez Ortiz, 2000: 1157-1175). Pero puede que, incluso para la época, la oficialidad de la Carrera estuviera henchida de honores, impresión que dejaba translucir un comentario del gobernador Miguel de Echazarreta en 1626, «el Tercio [de Galeones] siendo tan honrado, y compuesto de tan honrados soldados, y con tantos hábitos de las órdenes militares».[501] Paulatinamente esa proporción se iba a quedar corta, produciéndose un punto de no retorno en el reinado de Felipe IV y, muy especialmente, durante la privanza de Olivares. Así, entre 1621 y 1639, el número de militares que habían pasado por las compañías de infantería de la Armada de la Guarda como capitanes –y que había recibido una de estas prendas de honor– se disparó: nada más ni nada menos que a un 44%. Se ha escrito mucho en torno a esta inflación de honores, una hinchazón en la que repercutieron factores de toda suerte: el deseo de ennoblecimiento de una sociedad que, en un contexto de

[499] Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 16 de marzo de 1651, AGI, Indiferente General, 1484.

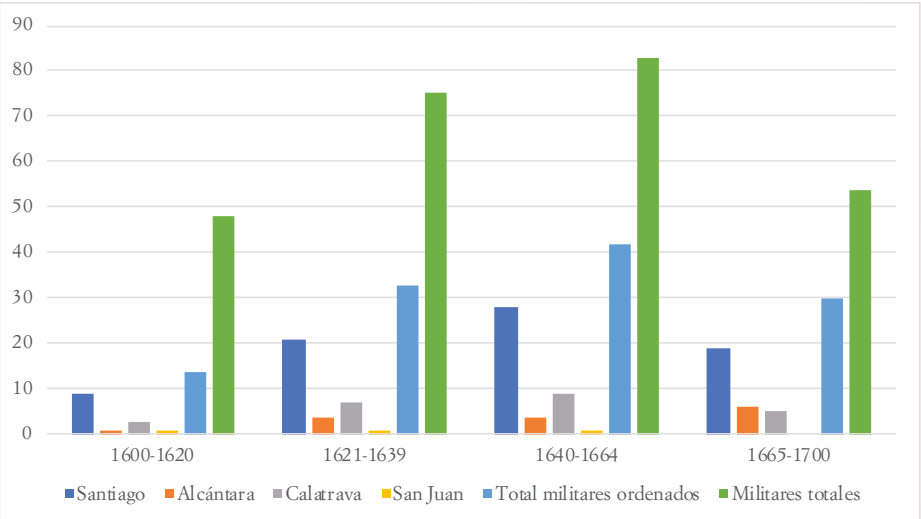
[500] Para la confección del gráfico, se han cruzado varias fuentes. Por un lado, mediante los cedularios de armada, AGI, Indiferente General, 2497-2498-2499-2500-2501-2502-2503-2504-2505-2506-2507-2508, se elaboró la lista de capitanes del Tercio de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias nombrados a lo largo del siglo XVII. Sus nombres se confrontaron con documentación del Archivo Histórico Nacional, sección Órdenes Militares, a la que se accedió a través del buscador del Portal de Archivos Españoles (PARES), introduciendo los nombres de los militares deseados. Se detectaron 118 expedientes y expedientillos, los cuales, genéricamente, encajan con los tratamientos y demás documentación de carácter cualitativo en que se titula a los militares aludiendo a su pertenencia a una orden militar.

[501] Carta de Miguel de Echazarreta a Antonio González de Legarda, desde el cabo de San Vicente, 13 de noviembre de 1626, AGI, Indiferente General, 1149.

crisis, intentaba cerrar filas a la movilidad ascendente; la hipérbole de los valores caballerescos; la contraprestación de hábitos a cambio de la recluta de soldados; o, lisa y llanamente, la venta de hábitos por parte de una Monarquía agobiada por la deuda y la penuria económica (Fernández Izquierdo, 1998: 521-569). Invariablemente de todo lo anterior, se ha señalado certeramente que el conde-duque tuvo, entre los ejes de sus políticas de fomento de la milicia, la concesión de hábitos militares a profesionales con méritos (Jiménez Moreno, 2009: 155-172). No hay que olvidar, tampoco, que el uso de los hábitos como incentivos profesionales no fue exclusivo de la milicia. En el pensamiento *olivarista,* por más que, en última instancia, la venalidad impusiese razonamientos más pedestres, era igualmente necesario potenciar socialmente a soldados como a mercaderes. No es extraño que la generosa distribución de hábitos entre los cabos de galeones guarde algunas semejanzas en sus ritmos –no así en sus números totales– a los contemporáneos cargadores a Indias miembros del Consulado de Sevilla (Domínguez Ortiz, 1976: 217-256).

La caída de Olivares no supuso un drástico giro en la orientación gubernamental en el número de hábitos (Wright, 1982: 15-56; Postigo Castellanos, 1988: 199-200; Domínguez Ortiz, 2000: 1157-1175). Tras su desaparición, los puestos militares se siguieron regando con cruces, aunque en la segunda mitad del XVII se percibe un estancamiento. Exactamente la mitad de los militares que ocuparon las capitanías del Tercio de Galeones entre 1640 y 1664 fueron ordenados caballeros de hábito. La dispensación de estos apreciados honores, en la línea de una profesión, la de la oficialidad naval, que estaba tomando visos aristocráticos en toda Europa (Bruijn, 2011: 110-111; Davies, 1991: 27-29 y 2016: 96; Varachaud, Vergé-Franceschi y Zysberg, 1992: 311-338), sufrió, sin embargo, un significativo freno durante el reinado de Carlos II. La última generación del siglo de militares de la Armada de la Guarda no fue mucho más premiada que la precedente, saldándose la proporción de nuevos hábitos con un ligero crecimiento de cinco puntos porcentuales (55%). Las causas de esta atemperación en materia de hábitos no están claras. La sociedad española seguía sintiendo una apetencia por los hábitos, lo que explica las ocasionales almonedas practicadas por la Monarquía en una etapa marcada por los altibajos en su concesión. Pero, como se ha observado, la voluntad por evitar la devaluación y descrédito que empezaban a experimentar –suavizándose las pruebas y demandándose dispensas a Roma– impuso en la segunda mitad del XVII una disminución de las medias de concesión. Ya en el capítulo general de las órdenes de 1652 se discutieron los mejores arbitrios destinados a vigorizar las pruebas de nobleza (Wright, 1982: 15-56; Domínguez Ortiz, 2000: 1157-1175).

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



Dicho lo cual, el elevado porcentaje de ordenados en el Tercio de Galeones y la Carrera de Indias contrasta con la tónica general. Los militares de los ejércitos de la Monarquía nombrados caballeros de hábito en el transcurrir de la Alta Edad Moderna fueron una minoría en comparación con el total de pretendientes ordenados. Siguiendo a Fernández Izquierdo, de su detallado análisis de los catálogos de expedientes del Archivo Histórico Nacional confeccionados por Vignau y Uhagón y ampliados con algunas correcciones posteriores, se desprende que no más del 10% de los caballeros de hábito eran oficiales castrenses (Fernández Izquierdo, 2006: 861-883). Por lo que las palabras de Miguel de Echazarreta cobrarían aún más fuerza, en pocos destinos como en la Armada de la Guarda un soldado podía adquirir tanto honor y reputación. El trabajo mencionado adelanta otra idea fundamental a fin de perfilar al militar de la Carrera de Indias ordenado caballero de hábito. El ascenso a capitán o (Fernández Izquierdo, 2006: 861-883), lo que es lo mismo, el desempeño como cabo de galeón, era un momento de inflexión para aquellos militares de la Armada de la Guarda que aspirasen a la concesión de un hábito (Tabla 19). Pese a la inexistencia de cualquier normativa en este sentido, el Consejo de Indias tenía muy presente esto. En febrero de 1657, Gaspar de los Reyes Palacios, pidió se le concediese un hábito. La réplica del Consejo de Indias fue precisa, las honras, de una en una y primeramente la de capitán de mar y guerra.[502] Una decisión que mantendría en firme el Consejo y que avalaría la Junta de Guerra de Indias algunos días más tarde.[503] De los Reyes

[502] Consejo de Indias, Madrid, 12 de febrero de 1657, AGI, Indiferente General, 1486.
[503] Real Cédula, Madrid, 18 de febrero de 1657, AGI, Indiferente General, 2504, L. 28.

Palacios, finalmente, no lograría el codiciado hábito, pero esta dinámica interna de la adquisición de una capitanía de mar y guerra y subsiguiente puesta en marcha del expediente de concesión de un hábito se cumple con bastante frecuencia. Y cuando no, merece la pena no desatender el hecho de que algunos capitanes del Mar Océano llegaban a la Carrera ya ataviados con un hábito. Otros, como Tomás de Larraspuru, alcanzaban la prenda de honor cuando hacía largo tiempo que habían alcanzado el alto mando. Y, qué duda cabe, en algunos casos, el contrastado mérito militar y el hábito no iban de la mano, influyendo en la concesión los servicios del progenitor. El hijo de Larraspuru, quien además obtuvo la venera de Santiago negada al padre, era caballero mucho antes que capitán.[504]

Tabla 19
Algunos ejemplos de vinculación entre nombramientos para capitanías de mar y guerra y posterior concesión de un hábito de una orden militar

Nombre	*Nombramiento*	*Hábito*	*Fecha del expediente o expedientillo en el AHN*
Lorenzo de Zuazola y Loyola	15 de enero de 1607	Santiago	1609
Miguel de Echazarreta	16 de enero de 1608	Santiago	1621
Pedro de la Cueva y Mendoza	9 de noviembre de 1613	Santiago	1613
Gaspar de Vargas	10 de diciembre de 1618	Santiago	1625
Luis Fernández de Córdoba	19 de diciembre de 1620	Santiago	1625
Luis de Torres	21 de febrero de 1623	Calatrava	1623
Pedro Núñez de Villavicencio	12 de abril de 1633	Calatrava	1633
Juan de Arizmendi	22 de marzo de 1634	Santiago	1637
Francisco Rodríguez de Ledesma	13 de abril de 1635	Santiago	1639
Juan de Echeverri	11 de febrero de 1636	Calatrava	1638
Pedro Porter y Casanate	1639	Santiago	1641
Juan de Leiva y Guzmán	13 de agosto de 1639	Alcántara	1639
Gabriel Espínola de Santiago	17 de febrero de 1639	Santiago	1641
Juan de Silva y Figueroa	17 de agosto de 1639	Santiago	1642
Gaspar de Campos	8 de junio de 1640	Calatrava	1642
Marcos del Puerto y Amezqueta	18 de enero de 1651	Santiago	1659
Gonzalo Chacón	23 de enero de 1653	Calatrava	1656
Juan Antonio Vicentelo y Toledo	23 de febrero de 1653	Santiago	1667
Agustín de Diustegui y de Yarza	20 de agosto de 1662	Santiago	1662
Francisco Ponce de León	23 de septiembre de 1662	Calatrava	1663
Francisco Navarro y Sánchez	11 de abril de 1664	Santiago	1676
Luis de Córdoba Laso de la Vega	3 de noviembre de 1664	Calatrava	1666
Antonio de Aguirre	17 de agosto de 1668	Alcántara	1677
Diego Fernández de Zaldívar	20 de agosto de 1670	Calatrava	1678
Pedro de Aramburu	11 de noviembre de 1674	Santiago	1680
José Fernández de Santillán	3 de abril de 1675	Alcántara	1677
Pedro Adrián Colarte y Lila	31 de diciembre de 1680	Santiago	1694
Ignacio de Barrios Leal	17 de julio de 1684	Calatrava	1695
Marcos de Consuegra	22 de mayo de 1689	Santiago	1692

[504] «Pruebas para la concesión del título de caballero de la Orden de Santiago a Juan Bautista de Larraspuru y de Arranibar, natural de Azcoitia», 1625, AHN, OM-Caballeros de Santiago, exp. 4330. Real Cédula, Madrid, 8 de marzo de 1631, AGI, Indiferente General, 2499, L. 14.

Títulos nobiliarios

Un selectísimo grupo de militares de la Carrera de Indias fue el de los agraciados con un título de Castilla. Durante la primera mitad del XVII, como ya se vio anteriormente, los títulos nobiliarios entre estos fue una *rara avis*, y su ennoblecimiento a manos del monarca, aún más. Son excepciones casos como el de Carlos de Ibarra, titulado marqués de Taracena y vizconde de Centenera en 1639 (Serrano Mangas, 2006: 187-192). El panorama variaría sensiblemente en la segunda mitad del XVII, como se recoge en la Tabla 20, momento en que antiguos cabos de galeones, aupados ya a altos mandos de la Carrera, alcanzarían la más vívida prueba del ascenso social. Inauguraría el ciclo Pedro de Ursúa y Arizmendi, revestido con el título de conde de la localidad sevillana de Gerena;[505] y Juan de Echeverri, honrado con el condado de Villalcázar de Sirga. El de Echeverri ya anuncia el carácter venal de la mayoría –si no todos– estos títulos.[506] El nombramiento de marqués de Brenes en 1679, con el que se premiaron los servicios de Juan Antonio Vicentelo y Toledo, no ha de disociarse de la plétora de títulos nobiliarios vendidos con motivo de la boda de Carlos II con María Luisa de Orleans (Rodríguez Hernández, 2010: 167-190; Díaz Blanco, 2012: 247). Tampoco el resto,[507] comprendidos como una fuente de recursos extraordinaria con la que afrontar las agresiones francesas. Las fuertes sumas pagadas por estos hombres, encomenderos comerciales implicados en beneficios de puestos militares, construcción de bajeles y contratos de carenas, evidencian la capacidad de adaptación de la oligarquía andaluza. Los mismos créditos que le servían para afrontar contratas y préstamos fueron usados para apuntalar esta manifestación de triunfo ante la sociedad. En 1694, Pedro Carrillo de Albornoz, como Pedro de Guzmán Dávalos, uno de los fundadores de la Maestranza, pagaba 30.000 ducados por la dignidad de conde de Montemar para él y sus descendientes varones.[508] Un año más tarde, la Monarquía se encargaría de declarar perpetuos estos honores.[509]

[505] «Mención de haberse creado el título de Conde de Gerena el 21 de noviembre de 1650», Madrid, 21 de noviembre de 1650, AHN, Consejos, 5240, Rel.3 Bis.

[506] «Carta de pago de 640 reales de plata a la Real Capilla a favor de don Juan de Echeverri, por el título de Conde de Villalcázar de Sirga», Madrid, 12 de diciembre de 1661, AHN, Consejos, 9046, exp. 2.

[507] «Notificación sobre donativo por su título de Conde de la Peñuela a nombre de don Gonzalo Chacón», Madrid, 1692, AHN, Consejos, 9017, exp. 27. «Notificación sobre donativo por su título de Marqués del Vado», Madrid, 1692, AHN, Consejos, 9017, exp. 27.

[508] Por ejemplo, las deudas y acreedores de Pedro de Guzmán Dávalos en fechas contiguas y sin solución de continuidad, recogidas en forma de cartas de obligación por Cartaya Baños en 1678, y que este investigador vincula con la compra de su título nobiliario sobre el mayorazgo de la Mina. Pero dado que Guzmán Dávalos se hallaba inmerso en viajes con las armadas y el beneficio de la gobernación del Tercio y almirantías, estas sumas las pudo usar para una multiplicidad de menesteres (Cartaya Baños, 2012b: 5-35).

[509] «Mención de don Diego de Zaldívar, Conde de Saucedilla, entre los títulos declarados perpetuos por Carlos II», Madrid, 1695, AHN, Consejos, 9270, Rel.1. «Mención de don Gonzalo Chacón de Medina y Salazar, Marqués de la Peñuela, entre los títulos declarados perpetuos por Carlos II», Madrid, 1695, AHN, Consejos, 9270, Rel.1. «Mención de don Antonio de Laiseca y Alvarado, Conde de Laguna de Términos, entre los títulos declarados perpetuos por Carlos II», Madrid, 1695, AHN, Consejos, 9270.

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

Nombre	*Título nobiliario*	*Año*
Pedro de Ursúa y Arizmendi	Conde de Gerena	1650
Juan de Echeverri y Robere Celaindía	Conde de Villalcázar de Sirga	1661
Pablo Fernández de Contreras	Conde de Alcudia	1663
Juan Antonio Vicentelo y Toledo	Marqués de Brenes	1679
Pedro de Guzmán Dávalos	Marqués de la Mina	1681
Diego Fernández de Zaldívar	Conde de Saucedilla	1689
Gonzalo Chacón	Marqués de la Peñuela (anteriormente ya vizconde de Espartinas)	1692
Diego de Córdoba Laso de la Vega	Marqués del Vado del Maestre	1693
Pedro Carrillo de Albornoz	Conde de Montemar	1694
Antonio de Laiseca Alvarado	Conde de Laguna de Términos	1695
José Fernández de Santillán	Conde de Casa Alegre	1704

Fuente: elaboración propia a partir de AHN, Consejos, 5240-8975-9017-9046-9270. Rahn Phillips, 2010: 79. Cartaya Baños, 2012b: 5-35.

Gobiernos en Indias

Otro de los estímulos de la milicia en la Carrera de Indias era la ocupación de gobiernos, alcaldías mayores y corregimientos indianos. Que estos cargos –muchas de las cuales, aparte de implicar la administración de justicia y poder político, comportaban liderazgo militar– (Yalí Román, 1972: 1-39) fuesen susceptibles de recaer en los marinos de la Carrera de Indias era un hecho que concitaba un notable consenso tanto entre la polisinodia como en los agraciados. Juan de Villela afirmaba que existía una conexión entre el ejercicio de los mandos en las armadas y flotas y el posterior salto a América, «está proveído y declarado que los servicios hechos en la Carrera de Indias […] pueden y deben ser gratificados en ellas».[510] Por su parte, el general Jerónimo de Portugal, expresaba ya a comienzos de la centuria que «es justo que los que sirvieren bien en esta Armada [de la Guarda] los acreciente y saque de ella para cosas mayores […] en las costas de las Indias, con que se alentarán todos a servir».[511] Entre las razones aducidas por los militares para la solicitud de los gobiernos en América se encontraban algunas de lo más prosaicas, como el desgaste físico que ocasionaban los anuales viajes transoceánicos. En 1626, Fernando de Sousa imploraba a Felipe IV que, literalmente, «le sacase del mar», recayendo en él algún oficio vacante en las Indias.[512] En términos muy similares fundaba su demanda el almirante Tomás de Larraspuru ese

[510] Carta de Juan de Villela a Felipe IV, Madrid, 25 de enero de 1625, AGI, Quito, 1.

[511] Carta de Jerónimo de Portugal y Córdoba a Felipe III, Sevilla, 9 de diciembre de 1608, AGI, Indiferente General, 1124.

[512] Carta de Fernando de Sousa a Felipe IV, Sevilla, 10 de marzo de 1626, AGI, Indiferente General, 1149.

mismo año, al enterarse del fallecimiento del presidente de la Audiencia de Charcas, «me hallo muy cansado, con mil enfermedades causadas de las largas y continuas navegaciones, y con necesidad de reparar la salud».[513] Ciertamente, estos argumentos encajan con el desgaste físico y mental sufrido por los oficiales de las armadas durante la primera parte del reinado de Felipe IV (Rahn Phillips, 1991).

Prácticamente, ningún rincón de las Indias escapa del gobierno de los militares de la Carrera. Detrás de estos nombramientos subyace una primera idea, y es que estos sujetos eran tenidos por la Monarquía como oficiales extremadamente adecuados para la custodia de estratégicas zonas de las Indias. Los mismos hombres que competían en las consultas por ostentar el gobierno de un galeón de la plata –protegiendo millones de pesos propiedad del monarca y los particulares– se disputaban después la merced de guardar llaves, puertas y fronteras del imperio americano. En efecto, detrás de algunos de estos nombramientos –en particular aquellos concernientes a los litorales e islas caribeñas– parecen haber descansado consideraciones defensivas. En 1602, Fadrique Cáncer, agente reclutador y antiguo gobernador del Tercio de Galeones, fue escogido para la gobernación de la estratégica y comprometida isla Margarita, conocida por ser el criadero de las codiciadas perlas embarcadas en uno de los pataches de la Armada de la Guarda. La justificación de la elección no deja atisbo de dudas, «por ser la isla muy quebrantada del enemigo, y muy cerca de la Punta de Araya, donde están las salinas, es necesario poner allí un buen soldado».[514] No en balde, la línea marítima venezolana, con Cumaná y la laguna de Araya, revestía especial importancia estratégica. La salina era ambicionada por los neerlandeses, deseosos de retenerla tanto en beneficio de su próspera industria del arenque como de los intercambios de este elemento con el Báltico (Herrero Sánchez, 1993: 173-196; Israel, 1997: 118-120).

La experiencia y conocimiento acumulado de la realidad indiana fue un incentivo de primer orden para que la Monarquía delegase en estos militares el gobierno de diversas plazas y distritos indianos. Esta realidad, después de todo, no fue exclusiva ni de la Carrera de Indias ni de la práctica política hispana en sus dominios de ultramar. Desde la segunda mitad del XVII, franceses e ingleses hicieron a sus cuerpos de oficialidad naval tener un papel protagónico en la administración de sus dependencias coloniales (McAleer y Petley, 2016; Mathieu, 2001). Sería cabal cuestionarse si, en la elección de estos mandos para la administración de determinados gobiernos indianos, mediaban algo más que planteamientos castrenses. ¿Acaso algunos de estos militares tenían en su haber, previo salto a estos cargos rectores indianos, potentes lazos económicos y cierta inserción social con las oligarquías criollas a las que esperaban gobernar? Una pregunta sugestiva, y que abre la puerta a otro interrogante, y es que, si las designaciones eran fomentadas por el Consejo y la Cámara de Indias, secretarios, consejeros y presidentes no eran ajenos a estos comportamientos, es más, los fomentaban en aras de agendas que son en buena medida desconocidas. La conexión familiar de algunos militares con las Indias no es, en la actualidad, un

[513] Carta de Tomás de Larraspuru a Felipe IV, cabo de San Vicente, 13 de noviembre de 1626, AGI, Indiferente General, 1149.

[514] Consulta de la Cámara de Indias, Valladolid, 19 de enero de 1602, AGI, Santo Domingo, 594.

secreto. Tomás de Larraspuru, por ejemplo, como almirante y general de la Armada de la Guarda, fue una apreciada figura para las comunidades transatlánticas vascas de comienzos del XVII (Llorente Arribas, 2021). Era amigo del también vasco Juan de Mañozca, visitador del reino de Quito (Ponce Leiva, 1998: 68-77); y enlazó con la élite quiteña, casando a su primogénito, Nicolás de Larraspuru, con una rica heredera indiana, María de Vera de Mendoza (Hernández Rodríguez, 2020: 362-375). Tampoco parece casual que, en los primeros decenios del XVII, dos de los generales de la flota de Nueva España: Lope Díez de Aux y Armendáriz, marqués de Cadreita, y Fernando de Sousa, ostentasen dos de los puestos más encumbrados del virreinato.

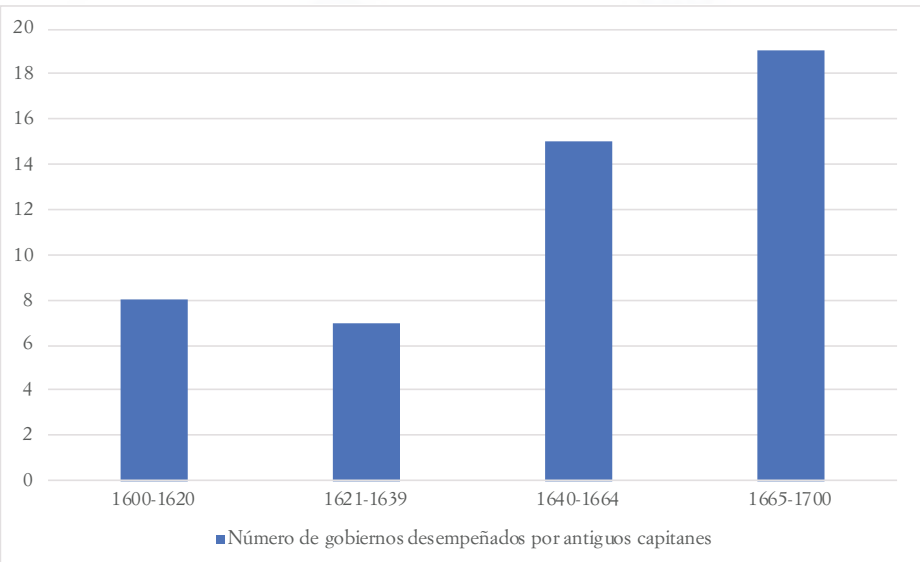
Algunas pistas acerca del engranaje en el que estaban incrustados los militares de la Carrera que pasaban a ejercer gobiernos indianos lo dan las propias cifras de su provisión en el transcurrir del XVII. Como se puede apreciar en el Gráfico 10, salvo durante el periodo 1621-1639, la ocupación de puestos de gobiernos indianos por ex oficiales de las armadas de la Carrera fue una tendencia en ascenso. Con una prevención, esta práctica jamás fue mayoritaria ni fue un hito indefectible en el ciclo profesional de un militar. Entre 1600 y 1700, el disfrute de un cargo gubernativo por antiguos cabos, en Indias, pero incluso en España, fue un extraordinario cierre a su *cursus honorum*. De los aproximadamente 260 capitanes de mar y guerra contabilizados para toda la centuria, únicamente en torno a 40 consiguieron dar el salto a América; y, anecdóticamente, 5 ocuparon en algún momento de su vida un gobierno en la Península. Las razones eran enunciadas por el presidente de la Casa de la Contratación, Pedro de Marmolejo, en 1620, precisamente cuando se reanudaba el conflicto con las Provincias Unidas, «[los militares] procuran acomodarse en gobiernos y corregimientos, y otros ejercicios de paz, y faltan en las ocasiones personas tales para la navegación, con mucho daño de la causa pública».[515] Lógicamente, aunque era admisible premiar a generales y almirantes como Miguel de Echazarreta, Fernando de Sousa o Tomás de Larraspuru, el lugar de los cabos estaba en el océano, ya que no era conveniente prescindir de sus destrezas ni dilapidarlas en tierra. Aun así, emerge la duda de si Marmolejo callaba otras razones, como la participación de los militares en el contrabando y el fraude. Si esa dimensión era un hecho en los galeones, ¿no era prudente mantenerlos alejados de distritos en los que eran susceptibles de continuar ejerciendo un comercio ilícito? Las suspicacias de Marmolejo fueron atendidas –máxime cuando venían antecedidas por la visita a la Casa de la Contratación y el Consulado de Francisco de Tejada– y, entre 1621-1639, la Corona prefirió no divertir a sus marinos de la protección naval y la guerra en el océano. Si entre 1600 y 1620, el número de provisiones ascendió a 8; entre 1621-1639 se contuvo, con 7.

Esta tendencia empezó a cambiar en la segunda parte del reinado de Felipe IV, entre 1640 y 1664, cuando un total de 11 antiguos capitanes de mar y guerra del Tercio de Galeones acabaron ocupando gobiernos indianos. La elección de algunos mandos habla por sí sola. La agudización de las hostilidades en las Indias requería la concurrencia de militares de reconocido prestigio: Luis Fernández de Córdoba fue nombrado

[515] «Razones para que los capitanes no vayan de generales y almirantes de las flotas», Pedro Marmolejo, Sevilla, 1 de septiembre de 1620, AGI, Indiferente General, 1141.

en 1642 para desempeñar la gobernación y capitanía general de Cartagena de Indias; a Juan de Montaño se le encomendó la gobernación y capitanía general de Cuba en 1654; Pedro Porter y Casanate pasó, después de servir en la Nueva España como explorador, a ocupar la gobernación y capitanía general de Chile en 1656; y Marcos del Puerto fue trasladado a la provincia de Santa Marta. Por su parte, Martín Carlos de Mencos, aunque nunca sirvió como capitán de mar y guerra en la Carrera, fue nombrado capitán general de Guatemala.[516] Estos traslados son aún más entendibles en un periodo en que, con la erosión de la Armada del Mar Océano y la Armada de la Guarda, ya no eran precisos tantos militares en Europa. Más adelante, entre 1665-1700, durante el reinado de Carlos II, la dinámica alcanzaría cotas nunca vistas. Esta explosión de nombramientos por parte de la Corona tiene una primera explicación, y es la cantidad de cargos indianos que, anteriormente de provisión local, acabaron siendo promovidos directamente por Madrid en el último cuarto del siglo XVII (Yalí Román, 1972: 1-39).[517]

Gráfico 10
Número de antiguos capitanes de mar y guerra de la Carrera de Indias que ocuparon gobiernos, alcaldías mayores y corregimientos posteriormente



El motivante de tantísimas provisiones fue el mercadeo de cargos de Indias durante las últimas décadas del siglo XVII, practicado a través de empréstitos retornables y donaciones «graciosas». Un beneficio, cuando no una directa venalidad de las plazas

[516] «Testamento de Martín Carlos de Mencos», AHPC, PC, 1130, ff. 445 y ss.

[517] En principio, en la *Recopilación de las Leyes de Indias* de 1681 se hizo constar aquellos gobiernos, corregimientos y alcaldías mayores que la Monarquía se reservaba para su provisión directa, sin mediación de las autoridades americanas (Rubio Mañé, 2005 [1955]: 103). Empero, las demarcaciones provistas por la Corte excedieron las estipuladas en la legislación. Una relación actualizada de todos los cargos de gobierno provistos, en Sanz Tapia, 2009: 391-407.

de gobierno, que despertó la alarma de un órgano, la Cámara de Indias, al verse marginada de estas provisiones en favor de comisiones especiales acometidas por individuos como el conde de Peñaranda y su sucesor, el de Medellín. En 1671, en una consulta, los camaristas de Indias advertían que el préstamo de 30.000 pesos a cambio de la gobernación de Venezuela que ofrecía un antiguo capitán de mar y guerra del Tercio de Galeones, Félix Garci González de León, amenazaría la correcta administración de justicia en el territorio.[518] Detrás de estas ventas y beneficios estaban las necesidades crematísticas de la Monarquía y el deseo de asegurarse ingresos que escapasen a las maltrechas vías hacendísticas proporcionadas por la fiscalidad ordinaria. Este recurso tuvo un alcance realmente masivo (Burkholder y Chandler, 1984; Sanz Tapia, 2009; Andújar Castillo, 2018b: 80-110 y 2020: 89-116; Rosenmüller, 2016: 173-192). Dicha «necesidad» dineraria se plasmó en el ingreso de las cantidades beneficiadas en la tesorería del Consejo de Indias, como se ha manifestado (Andújar Castillo, 2018b: 80-110 y 2020: 89-116). Sea como fuere, el análisis de los ingresos en la receptoría de la avería del producto de las sumas beneficiadas en concepto de provisión de oficios indianos entre 1675-1684 –donativos y préstamos– es altamente reveladora. Demuestra que, en el último tercio del XVII, la provisión en algunos militares de oficios indianos se había convertido en una herramienta más de la misma financiación del régimen de armadas y flotas, si bien muy por debajo en volumen de los préstamos y donaciones de los cabos de galeones y maestres de plata (Díaz Blanco, 2015a: 117-138). Cabría preguntarse si estos préstamos y donativos guardaban, como métodos de economía política, más semejanzas con los impuestos a los generales, almirantes, capitanes de mar y guerra y maestres de plata de la Carrera de Indias. Si todos, en definitiva, tanto aquellos que entraban en la receptoría de la avería como aquellos que penetraban en la tesorería del Consejo de Indias, servían para enjugar las prácticas ilícitas de los futuros gobernadores, alcaldes mayores y corregidores. Y, de paso, contribuir al sostenimiento de la defensa imperial.

Porque, efectivamente, sobre los gobiernos indianos de la segunda mitad del XVII se cernió la sombra de la corrupción. Los diversos gobernadores militares de Puerto Rico fueron acusados de haber concedido créditos a los soldados de su guarnición en especie y en plata, entre ellos el almirante Alonso de Campos (Espino López, 2019a: 726), hermano del capitán de mar y guerra del Tercio de Galeones y también almirante, Gaspar de Campos. Uno de estos gobernadores, Gaspar Martínez de Andino, a cargo de la isla entre 1683 y 1690, «fue acusado de comprar productos a embarcaciones que llegaban a la isla para luego venderlas sin competencia alguna, pues no permitía las ventas a vecinos de Puerto Rico» (Espino López, 2019a: 725). Estos señalamientos se extendieron a antiguos militares de la Carrera de Indias, como Francisco Rodríguez de Ledesma, o Diego de Córdoba Laso de la Vega, entre otros muchos, a quienes se les imputaba un descarado enriquecimiento a costa de la tropa bajo su mando (Espino López, 2019a: 782). No obstante, la granjería que para estos militares representaban los gobiernos –y que había de resarcir los donativos entregados a la Monarquía por su adquisición– era el contrabando de mercaderías, extranjeras, pero,

[518] Consulta de la Cámara de Indias, Madrid, 25 de noviembre de 1671, AGI, Indiferente General, 782.

seguramente, también provistas por comerciantes españoles fuera de registro. Parece haber existido una ligazón entre el capital comercial de la Carrera de Indias y estos militares-empresarios –los mismos que participaban en el sostenimiento logístico del dispositivo militar de la Carrera en base a préstamos, carenas y construcción de navíos– ahora desembarcados en las costas americanas. En 1687, el capitán de mar y guerra de la Armada de la Guarda, Marcos de Consuegra, había beneficiado el corregimiento de Canes y Canches, por el que Carlos II le adeudaba un mínimo de 4.500 pesos escudos.[519] Desgraciadamente, Consuegra omitió mencionar quiénes eran sus acreedores, que los tenía, pues dos años más tarde, al testar antes de su partida con la Armada de la Guarda, declararía poseer un libro de cuentas en que anotaba las partidas de la «cantidad que me deben y yo debo».[520] Que un gobernador en el virreinato del Perú debiera importantes sumas a la comunidad mercantil sevillana o gaditana era lo más normal, por mucho que Consuegra se cuidara de consignarlo en sus escrituras. Contemporáneamente, el marqués de Selva Hermosa, corregidor de Cajatambo, debía a Guillermo Clarebout, uno de los más prominentes miembros de la comunidad flamenca sevillana, 32.000 reales. No es descartable que, como corregidores, individuos como Selva Hermosa o el propio Consuegra facilitasen a los hombres de negocios a los que estaban atados crediticiamente un acceso preferente de sus mercaderías a sus distritos (Hernández Rodríguez, 2022: 351-374).

La supeditación crediticia de militares-empresarios como Marcos de Consuegra al capital mercantil bajoandaluz se puede intuir al yuxtaponerlo con otras experiencias contemporáneas, pero otras imbricaciones son acaso más palmarias. En el caso de Juan José de la Bárcena, no es que la burguesía de los negocios ayudase a poner un individuo al frente de un gobierno indiano, sino que ejemplifica de qué manera un fiel representante de estos empresarios era capaz de infiltrarse en los mercados transoceánicos. De la Bárcena, miembro de una familia de cargadores y maestres de navío de origen cantábrico, había prestado 40.000 pesos en 1677 a cambio de la capitanía de mar y guerra del patache de la Margarita que navegaría junto a la Armada de la Guarda de 1681. El patache, un galeón en toda regla a finales del XVII, suponía el eje oficial de abastecimiento de la costa venezolana a través de la Carrera de Indias. En los setenta, está claro que los de la Bárcena, emparentados además con el capitán de mar y guerra Sebastián Rubín de Celis, no eran desconocedores de la ocupación de antiguos militares de la Carrera de Indias de corregimientos y alcaldías mayores indianos. El alcalde mayor de Villa Alta de los Zapotecas, Cristóbal del Castillo y Mondragón, designado capitán del Tercio de Galeones entre 1668 y 1673, debía a la familia 3.040 pesos.[521] Del Castillo, un caballero madrileño, había prestado y donado como poco 8.704.000 maravedís por la gobernación, ingresados en la receptoría de la avería (Díaz Blanco, 2015a: 117-138). Los tratos entre los de la Bárcena, acostumbrados a introducir textiles en Veracruz, y Cristóbal del Castillo, eran lógicos, una alianza natural. Villa Alta, en Oaxaca, era el

[519] Inventario de bienes de Marcos de Consuegra, Sevilla, 13 de septiembre de 1687, AHPSe, PNS, 8682.

[520] Testamento de Marcos de Consuegra, Sevilla, 18 de septiembre de 1689, AHPSe, PNS, 18405, ff. 721 y ss.

[521] Aceptación de bienes y herencia, Sevilla, 6 de julio de 1677, AHPSe, PNS, 10271, ff. 467-468.

segundo oficio más rico de la América española, ofreciendo a su gobernante amplias oportunidades de ganancia económica, merced a la producción de grana cochinilla (Sanz Tapia, 2009: 400). No es casualidad que Juan José de la Bárcena tuviese en el punto de mira una gobernación similar, Yucatán y Campeche, cuya conquista estaba finalizando en las postrimerías de la centuria, reportando diversas vías de lucro (encomiendas, rentas, cargos, etc.) (Sanz Tapia, 2009: 395 y 400). En 1683, se haría con la gobernación en régimen de préstamo y donativo. No era el primer militar de la Carrera de Indias que lo hacía, entre 1600 y 1700, cinco de sus gobernadores sirvieron antes en el Tercio de Galeones (Francisco Ramírez Briceño, 1617; Jerónimo de Quero, 1633; Luis Fernández de Córdoba; y Antonio de Laiseca Alvarado, 1677) (Andújar Castillo, 2019b: 80-110). Esta compenetración entre militares y hombres de negocios en aras de controlar los gobiernos indianos estuvo en manos de un círculo reducido de individuos, casi endogámico. Tres ejemplos extraíbles entre otros varios: Pedro Fernández de Santillán, sobrino del capitán de la Armada de la Guarda y general, José Fernández de Santillán, benefició en régimen de futura la alcaldía mayor de Soconusco en 1683;[522] Francisco Carrillo de Albornoz, pariente del militar Pedro Carrillo de Albornoz, se hizo con la gobernación de Antioquia hacia 1682 (Díaz Blanco, 2015a: 117-138); y Juan Bruno Tello de Guzmán, antecesor de Bárcena en la gobernación de Yucatán, era primo de Andrés Tello de Guzmán (Cartaya Baños, 2012c: 315-333).

Tras todo lo anterior, cabría inferir una interpretación más profunda de la ocupación por parte antiguos militares de la Carrera de gobiernos americanos. Su inserción en los circuitos del comercio fuera de registro, periférico a los canales oficiales del pretendido régimen del monopolio español, era del todo conocida por la Monarquía. Como también que estos militares, habitualmente acreedores de un dilatado bagaje empresarial, servían como agentes financieros y logísticos del mismo sistema de armadas y flotas. Las mismas dependencias con el capital comercial que sostuvieron el dispositivo militar transatlántico español en la segunda mitad del XVII, da la impresión de que se trasplantaron a las gobernaciones americanas en el mismo periodo. Lejos de significar una suerte de repliegue de la Monarquía en su afán por atajar el comercio denominado de contrabando, ilícito, o fuera de registro; la operatividad de estos militares-empresarios en el espacio atlántico pudo haber supuesto una reformulación en la configuración política imperial. Una readaptación acorde a un escenario más competitivo, en el que la dialéctica con otras naciones ya no era opcional. Como intermediarios entre el engranaje administrativo hispano y las redes comerciales atlánticas transnacionales, la Monarquía esperaba que movilizasen porción de los recursos obtenidos de un tráfico fuera de registro en que estaban involucrados, de partida imposible de controlar, en beneficio de la pervivencia del orden español. Esta interpretación, ciertamente, se ajusta la visión que cada vez más la historiografía

[522] «Don Diego Manuel y don Antonio González de Arce, caballeros del orden de Calatrava, administradores de la casa y dependencias de Diego González de Arce, su padre. Cargo de los maravedís de plata tocantes a efectos beneficiables por la Cámara que han entrado en su poder desde 1 de septiembre de 1681 hasta fin de diciembre de 1684», AGI, Contaduría, 139.

anglosajona viene defendiendo en torno a los comportamientos de las oligarquías españolas e hispanoamericanas ante el comercio extranjero.

Recientemente, David Freeman ha sostenido que la participación de los gobernadores españoles –y, por extensión, de las oligarquías indianas y resto de sus comunidades– en el contrabando devino en una garantía para la preservación del poderío español, en un rasgo de su forma de gobierno. No es que, en el caso por el estudiado, los gobernadores del Río de la Plata fueran irrefrenablemente codiciosos y corruptos, sino que este sistema de gobierno les permitía interpretar la voluntad real sin desentenderse de los imperativos de las comunidades locales y regionales (Freeman, 2020). Quizás, más que como puntales del desgobierno y la desintegración, los militares-empresarios fueron los cimientos en los que se apoyó la Monarquía para no perder aquellos territorios a causa de la penetración mercantil foránea. En los años en que Martín Carlos de Mencos estuvo a cargo del gobierno de Guatemala (1659-1668), se vio envuelto en un fluido comercio fuera de registro en el que las mercaderías neerlandesas eran intercambiadas por plata y añil, pero, de acuerdo con su máximo estudioso, el gravamen de esta actividad en la Mar del Sur sirvió para sufragar la construcción de las fortificaciones contra los piratas (Wortman, 1982: 34). En una coyuntura en la que el envío de armas y tropas desde España fue reducido hasta, al menos, el asalto de Panamá por Morgan, la Monarquía insistió en que eran las autoridades locales las que debían procurar buscar los medios para su autodefensa.[523] Y en este contexto, era imprescindible que los gobernadores persuadieran a las oligarquías de que merecería la pena seguir ligadas a la Península, incluso si para ello habían de ser los primeros en poner dinero de su bolsillo. Juan José de la Bárcena, por ejemplo, afirmaba que, desde que en 1688 había asumido la gobernación y capitanía general de Yucatán, no solamente había alentado a los vasallos de la provincia a emprender las obras de fortificación de Campeche, sino que había empleado dinero de su propio caudal en este fin. En su reclamación del grado de maestre de campo, de la Bárcena eludía presentarse como un comerciante, siquiera un hombre de negocios, para recordar sus incursiones en la milicia, trece años en la Armada de la Guarda, «en cinco viajes que hizo a Tierra Firme de soldado, arcabucero, y en el último de capitán de mar y guerra del galeón patache de la Margarita, en que cumplió con su obligación».[524]

Además, el sistema de provisión de gobernaciones, pese a reforzar comportamientos oligopólicos y, por ende, vulnerar en las circunscripciones cualquier presupuesto de justicia equitativa, parece haber estado respaldado por una cierta coherencia económica. La trayectoria del militar-empresario Domingo de Iturri guarda notables semejanzas con la de Bárcena. Iturri era, en los sesenta, uno de los numerosos miembros de la comunidad vasca afincados en Sevilla. Era maestre de navío y estaba asociado con el capitán Ignacio de Leiva,[525] este último jurado de Sevilla y dueño de una nave a fines de la década.[526] Iturri comerciaba con México, tenía un apoderado en Veracruz, Juan Bautista de Galdona, a

[523] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 19 de enero de 1674, AGI, Indiferente General, 1877.

[524] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 28 de febrero de 1691, AGI, Indiferente General, 1879.

[525] Carta de obligación, Sevilla, 15 de mayo de 1662, AHPSe, PNS, 10235, f. 39r.

[526] «Autos de los acreedores de los bienes de Ignacio de Leiva, jurado de Sevilla, dueño del navío "San Francisco de Asís"», Autos entre partes de 1666, AGI, Contratación, 857, nº 8.

quien, junto con otro comerciante, suministraba espejos, herrajes y vino.[527] Pero por las mismas fechas era también alférez en el Tercio de la Armada de la Guarda.[528] En 1677, era considerado uno de los mayores metedores de ropa de Francia de los galeones de la plata,[529] lo que no sería óbice para que ascendiese a capitán de mar y guerra, colaborando logísticamente con la Monarquía en su dimensión como constructor naval. Es incuestionable que la Corona apreciaba la capacidad de individuos como Iturri para movilizar capitales del contrabando en pro del sustento del estado fiscal-militar, teniéndolo como un activo en circulación. Iturri beneficiaría el corregimiento de Guayaquil, y la elección, otra vez, estaba provista de toda intencionalidad. Como gran centro logístico y maderero, era el corregimiento más apropiado para la construcción naval, siendo un galeón de Iturri uno de los de la Armada del Mar del Sur acabando la centuria.

¿PROFESIONALES AL MANDO?

La destreza naval de los generales, almirantes y capitanes de mar y guerra de las armadas del siglo XVII ha sido cuestionada por varios autores (Goodman, 2001; Williams, 2017: 225-248; Andújar Castillo, 2016a: 265-286), normalmente no sin altas dosis de suspicacia. Una razón, tal vez, sea por el influjo de la historiografía anglosajona, la cual ha defendido hasta fechas recientes que en la Castilla de la Edad Moderna temprana no existió un ethos naval (Goodman, 2001: 313-329 y 364-365). De acuerdo con esta tesis, la mentalidad hispana, refractaria a los trabajos manuales, tendió a marginar de las capitanías de mar y guerra a los auténticos hombres de mar criados como pajes y marineros (Glete, 2000: 49-50 y 2002: 89). Esta visión, la de que los galeones españoles no fueron gobernados por los cabos más aptos y experimentados, no obstante, ha caído en ciertas contradicciones. Pese al presunto arraigo de un contexto social tan poco propicio para la profesión naval, algún autor que no hizo, por cierto, sino reproducir los estereotipos imputados a lo español, fue el mismo en constatar que «Spain represents something of paradox, as this navy surprisingly often appointed admirals with considerable seagoing experience» (Glete, 2000: 54). Recientemente, esta valoración negativa de la preparación naval hispana fue refutada para el reinado de Carlos II, al menos en lo referente a los capitanes de mar y guerra de la Armada del Mar Océano (Williams, 2017: 225-247). Pese a todo, persiste, para la Carrera de Indias, la duda del impacto de determinados fenómenos, como los préstamos a cambio de la concesión de patentes de capitán de mar y guerra, en la selección y el mérito de sus mandos (Andújar Castillo, 2016a: 265-286).

Estas controversias historiográficas son legítimas y, en buena medida, irresolubles. El de la destreza y el profesionalismo naval es un debate que jamás estará satisfactoriamente zanjado. Primeramente, porque no hay nada más intangible que la destreza, la cual, a cuatro siglos vista, es imposible de ser calibrada. Pero también, debido a que en el XVII

[527] Carta de poder y cesión, Sevilla, 20 de marzo de 1664, AHPSe, PNS, 10239, ff. 613-614.

[528] Sumaria de la visita, cuaderno 2º, Sanlúcar, 20 de agosto de 1665, AGI, Escribanía, 1156A.

[529] «Relación de los oficiales de Galeones, de puestos vivos y reformados, que conducen cargazones a las Indias en sus navíos y extravían la plata de vuelta, por ser metedores de ella […] siendo la más de franceses», s.f., AGI, Indiferente General, 1494.

la profesión naval era indistinguible de la carrera militar terrestre, tanto en España como entre sus rivales europeos (Pérez-Mallaína, 2007: 285-332). En este siglo, la distinción categórica de profesiones no solamente no había culminado, sino que, en apariencia, no se decantaba precisamente en favor de la especialización marítima. La reputación de los oficiales genuinamente salidos de las planas de pajes, marineros, guardianes o contramaestres siempre fue infravalorada en Portugal, Francia y hasta Inglaterra.

A menudo se ha afirmado que la tardía concentración de profesiones en la figura del capitán de mar y guerra, jefe del marinaje y la soldadesca, en las armadas hispánicas demostraría el rezago naval peninsular. En la Carrera de Indias, la figura del cabo exclusivamente responsable de la marinería del galeón, «el capitán de mar», se prolongó más allá de la real cédula de 31 de marzo de 1607, no extinguiéndose hasta bien entrado el segundo decenio de la centuria. Y, todavía más, en el seno de la Armada del Mar Océano, en algunas de las naves estaba presente aún una especie de diarquía en los cuarenta, habiendo capitanes de mar diferenciados de los capitanes de infantería.[530] Los españoles no habrían resuelto sus supuestos problemas de orgánica en esta fuerza ni siquiera en el reinado de Carlos II, mencionando Veitia Linaje la pervivencia de este oficio en el último tercio del siglo.[531] Actitud que contrastaría con la solución inglesa, donde el mando único en el navío era poseído por un oficial ya a fines del XVI (Elias, 2007); lo que no es óbice para que, como en tiempo de los primeros Estuardo, este capitán hubiera transitado de servir en el ejército a la marina. Es más, si la Inglaterra del periodo de la Restauración fue testigo de la definitiva consolidación de la profesión naval, no fue contando con los individuos originarios de los cuadros de la marinería, los *tarpaulins*, sino, más bien, tomando como base imberbes caballeros, los *gentlemen*.

Las subsiguientes líneas van a tratar de arrojar luz acerca de la preparación naval de los capitanes de mar y guerra de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias. Un análisis de estos sujetos proveerá una panorámica más precisa de un debate tan problemático de abordar como es el del profesionalismo de los cuadros navales del XVII. Dicho análisis –retomando la escala de ascenso en la marina española delineada por Goodman, 2001: 326–, se circunscribe a aquellos individuos que, en la primera y segunda década del XVII, llegaron a capitanes de infantería –y, por ende, acabaron ostentando a veces en exclusiva la capitanía– cuando aún compartían ocasionalmente el gobierno del galeón con los capitanes de mar. Después, ya bien entrada la segunda década del XVII, y afianzada esta escalera de ascenso, la militar o de la gente de guerra, por encima de la marinera, el estudio se centra en la evolución de estos capitanes de mar y guerra en el devenir del XVII.

La primera consideración que efectuar a la hora de evaluar la preparación de los capitanes de los galeones de la Armada de la Guarda es de índole meritocrática. Desde las guerras de Italia, la Monarquía Católica apostó –en contraste a menudo con el modo de proceder de sus rivales– por un modelo militar donde primaba el carácter voluntario, en el que el valor demostrado en las acciones bélicas y la experiencia labrada en el transcurrir de los años eran, predominantemente, las variables que regu-

[530] Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 17 de febrero de 1642, AGS, Guerra Antigua, 3206.
[531] Veitia Linaje, *Norte de la Contratación…*, L. II, Cap. II, punto 5, 29.

laban ascensos y remuneraciones.[532] Es indiscutible que el modelo no estaba exento de brechas, pero instrucciones y ordenanzas siguieron insistiendo en la experiencia como base del sistema castrense hispano. Ya en 1584 unas instrucciones detallaban el modo de acceso a las capitanías de infantería; aspectos todos ellos remachados en sucesivas ordenanzas. La normativa de 1598 expresaba que cualquier capitán de infantería había de haber servido en los ejércitos durante al menos diez años, seis como soldado y cuatro como alférez. No obstante, estos condicionantes podrían ser suplidos si el aspirante hubiera descollado en algún acto singular. Los méritos, de cualquier manera, siempre habían de ser, merced a las relaciones de servicios, corroborados por el Consejo de Guerra, la Junta de Guerra de Indias y/o la Cámara de Indias. Semejantes requerimientos se repetirían en las ordenanzas de 1603 y 1611 (Rodríguez Hernández y Díaz-Ordóñez, 2020: 263-286). Aunque el valimiento de Olivares y, en concreto, las ordenanzas de 1632, han sido comprendidas como el punto de quiebre del modelo meritocrático español (González de León, 2009), lo cierto es que este corpus normativo no se apartó en exceso de los presupuestos pasados. Se estipulaba que los provistos para capitán hubieran servido, efectivamente, seis años como soldado y tres de alférez, o diez como soldado. Por tanto, no se podía contabilizar como tiempo de servicio aquellos periodos de licencia o ausencia de las unidades militares, particularidad en la que las relaciones de servicios enfatizaron por lo general. Como en las anteriores, es verdad que había resquicio para las excepciones, abriendo la puerta a que el ascenso a capitán se suavizase a aquellas personas de calidad:

> Y si hubiere algún caballero ilustre, en quien concurra virtud, ánimo y prudencia, se podrá admitir a la elección de capitanes, en tanto que haya servido en la guerra seis años efectivos, o por lo menos cinco, sin que en manera alguna se pueda dispensar en menos tiempo de servicio.[533]

Por más que, en la elección de los capitanes de mar y guerra, pudieran converger otras variables, como las futuras, los préstamos, o los asientos de carenas y construcción naval, no da la impresión de que estas exigencias fueran sistemáticamente conculcadas. De una revisión de las relaciones de servicios de los capitanes del Tercio de la Armada de la Guarda nombrados entre 1600 y 1700, se desprende que la experiencia de los designados nunca fue inferior a la década (Gráfico 11).[534] Entre 1600-1620, el promedio de tiempo de servicio fue de 16 años; de 1621 a 1639, alcanzó la media más elevada de la centuria, con 22 años; para 1640-1664, la tendencia se alteró, con 20 años; para, finalmente, continuar en descenso en el intervalo 1665-1700, habiendo

[532] Esta idea está presente en numerosos trabajos del profesor Antonio José Rodríguez Hernández, véase por ejemplo 2017: 151-167.

[533] Real ordenanza de 28 de junio de 1632…», punto 17.

[534] Se han recopilado los años de servicios de 26 militares para el periodo 1600-1620; 37 para el comprendido entre 1621-1639; 38 para el intervalo entre 1640-1664; y 17 entre 1665-1700. Se han consultado, con este propósito, relaciones de méritos y servicios, peticiones y memoriales, consultas del Consejo de Indias y la Junta de Guerra de Indias, y cartas al Consejo de Indias. AGI, Indiferente General, 111, 112, 115, 117, 119, 122, 125, 128, 130, 131, 161, 763, 765, 766, 769, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 784, 785, 786, 788, 789, 790, 1117, 1142, 1149, 1484, 1485, 1486, 1487, 1488, 1489, 1490, 1491, 1492, 1493, 1494, 1495, 1496, 1497, 1867, 1868, 1869, 1870, 1871, 1872, 1873, 1874, 1875, 1877, 1878, 1879, 2535, 2567.

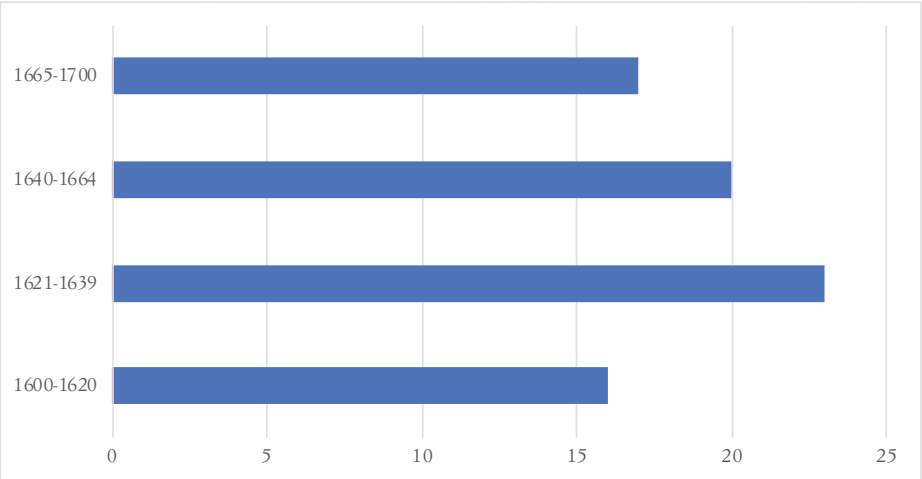
servido los capitanes de Carlos II una media de 17 años. Estos elevados niveles de exigencia al momento de ostentar una capitanía de mar y guerra de la Carrera de Indias son comprensibles, cuando sobre estos cabos recaía la responsabilidad de guardar y proteger los metales preciosos del rey y particulares, fundamentales para la financiación de la Monarquía. Aun así, la estadística no es capaz de proporcionar una lectura completa de estos datos, que por sí solos, serían susceptibles de llevar a conclusiones erradas. Aunque entre 1600 y 1620 la media de años de servicio estaba significativamente por encima de lo establecido en las ordenanzas, esta fue una generación de capitanes de infantería –y algunos, capitanes de mar y guerra– tremendamente discutida. Si bien a esta hornada pertenecieron célebres generales y almirantes de la Carrera como Tomás de Larraspuru, Miguel de Echazarreta, Fernando de Sousa o Gaspar de Vargas, la tónica de estas dos décadas es la de la transferencia de viejos soldados de Flandes e Italia a los galeones de la plata, cuya destreza en la mar dejaba mucho que desear. Así lo comentaron marinos como Alonso de Chaves Galindo o Juan de Salas Valdés, para quienes no bastaba con haber cosechado valientes hechos de armas en los Países Bajos o acumular viajes transatlánticos, sino ser «marineros de obra y no de palabra».[535]

A partir de los años veinte, las quejas respecto a las habilidades de los capitanes de mar y guerra de la Armada de la Guarda fueron remitiendo, en sintonía con el alto promedio de años de servicio, cuyas causas están directamente vinculadas con el intenso desarrollo de la Armada del Mar Océano hasta la década de los cuarenta. La inflexión en la tendencia se produciría tras la desastrosa batalla de las Dunas en 1639 y, especialmente, a lo largo de los cuarenta, cuando el estado-fiscal español fue incapaz de proseguir con la política de construcción naval previa. Sin la concurrencia de las oligarquías norteñas, no solamente disminuyeron los galeones construidos sino también las nuevas promociones de oficiales navales. El rebajamiento del promedio de servicios, apenas perceptible en 1640-1664, se agudizaría abruptamente durante el reinado de Carlos II, y las causas, tal y como aseguraron los contemporáneos, hay que rastrearlas en las soluciones de economía política aplicadas para el acrecentamiento de la armada. A pesar de que sería exagerado afirmar que la política de beneficios de generalatos, almirantazgos y capitanías de mar y guerra de la Armada de la Guarda sumió en la incompetencia a las planas de oficiales, sí contribuyó a rebajar el listón. En 1679, el Consejo de Indias no tuvo reparos en admitir que los asientos de construcción de galeones a cambió de la concesión del puesto de capitán de mar y guerra por dos viajes habían subvertido los niveles de exigencia acostumbrados, «aun cuando en los que hasta ahora han fabricado y ofrecido fabricar no concurrieran los servicios y partes necesarias para empleo de tanta consecuencia».[536]

[535] Carta de Alonso de Chaves Galindo a Felipe III, Sevilla, 12 de septiembre de 1607. Carta de Juan de Salas Valdés a Felipe III, Sevilla, 10 de septiembre de 1607, AGI, Indiferente General, 1123.

[536] «Relación de los navíos que se han fabricado por cuenta de S.M., y de los que se han comprado fabricados desde el año de 1675, y de los que se trata de fabricar para las armadas de la Carrera de las Indias y efectos aplicados para ello», Madrid, 10 de febrero de 1679, AGI, Indiferente General, 1493.

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



El modelo de instrucción de los capitanes de mar y guerra de la Carrera de Indias confiaba casi enteramente en la progresiva experiencia de los cuadros militares inferiores. Los españoles fiaban a que, de la militancia en los ejércitos y armadas reales de nuevos individuos como soldados y su paulatina promoción a cabos de escuadra, sargentos y alféreces se incubasen, mayoritariamente, los capitanes de mar y guerra del mañana. Esta sutil marginación de la gente de mar del puesto clave de la profesión naval, aquel que catapultaba a empleos mayores, era un hecho ya hacia 1607. Ese año, la Universidad de Mareantes de Sevilla, corporación que defendía las aspiraciones de los marinos de la Carrera, denunció, por mano de los diputados Tomé Cano y Gaspar de Moya, la indiferencia con que la polisinodia tenía en cuenta a pilotos y maestres de navío para los cargos de general y almirante de las armadas.[537]

Desde la óptica del mundo contemporáneo, en el fondo de la queja de los mareantes hispalenses subyacería una de las falencias de la oficialidad naval española, extrapolable a sus adversarios europeos. En el siglo XVII, la enseñanza bélica en el Viejo Continente tenía en poca estima las academias militares, más allá de algunos amagos de institucionalización de escaso recorrido, llevados a cabo en Alemania, Saboya y Francia. Era innegable que la guerra, tanto en el mar como en tierra, se estaba tornando más técnica, pero solamente una ínfima fracción de los oficiales cursaron los estudios que en estos centros de enseñanza se impartían (Tallett, 1992: 42). El panorama no difería sustancialmente en el terreno de los conocimientos náuticos. No en balde, la primera academia de cadetes navales española fue fundada en 1717 (Ortega del Cerro, 2018), mientras que la británica data de 1733, lo que no impidió

[537] Memorial de Tomé Cano y Gaspar de Moya, AGI, Indiferente General, 1123. Una síntesis reproducida por el Consejo de Indias, Madrid, 21 de agosto de 1607, AGI, Indiferente General, 1867.

que muchos de los jóvenes oficiales británicos se formasen exclusivamente a bordo de los navíos de la *Royal Navy*.

Pero en la Sevilla del XVII sí se había institucionalizado un programa pedagógico ineludible para una de las categorías de marinos que agrupaba la Universidad de Mareantes, los pilotos, los cuales se embarcaban en los galeones subordinados a los capitanes. Una de las vertientes de la Casa de la Contratación era formativa, dedicándose a la instrucción náutica, geográfica y cosmográfica de los hombres de mar de la Carrera (Sánchez Martínez, 2010a: 607-632). Los estudios teórico-técnicos transmitidos a los futuros pilotos –indispensables para ejercer como tales– corrían fundamentalmente a cargo del piloto mayor de la Casa de la Contratación[538] y el responsable de la Cátedra de Cosmografía. Duraban tres años que, a su vez, estaban divididos en tres periodos por anualidad. En su transcurso, los aspirantes aprendían, entre otras materias, aritmética, operaciones de quebrados, geometría, cosmografía, horología y el manejo de diversos instrumentos náuticos. Terminando la instrucción, era indispensable que los alumnos supieran utilizar la aguja náutica, el astrolabio, o trazar meridianas en las cartas de navegación. Tocaba, a continuación, evaluar los conocimientos adquiridos, para lo cual los postulantes se examinaban con intención de aprobar uno de los dos tipos de pruebas (Sánchez Martínez, 2010b: 133-156). Una les confería el título de piloto certificado para realizar la ruta de Nueva España, aquella que seguía la flota del mismo nombre; la otra les autorizaba realizar la navegación a Tierra Firme, la de la Armada de la Guarda y la flota que recalaba en Santa Marta, Cartagena y Portobelo (Pajuelo Moreno, 2021: 223). Los exámenes eran convocados a una hora y fecha determinada, teniendo lugar en la Casa de la Contratación y asistiendo el mayor número posible de pilotos ya titulados. Supervisado por el piloto mayor de la Casa hispalense, los titulados debían formular tres preguntas a cada aspirante, para después votar afirmativa o negativamente las respuestas. Al piloto mayor le correspondería registrarlas. Operación decisiva, puesto que, para aprobar la prueba, cada aspirante, por lo común, había de contar con el voto positivo de dos terceras partes de los pilotos presentes en la sala (Pajuelo Moreno, 2021: 223-224).

El piloto de cada galeón de la plata parece haber sido una figura mucho más trascendental en el manejo cotidiano de la nave, llegando a ser definido por Veitia Linaje inequívocamente como «el gobernador del navío».[539] Así, a comienzos de la centuria, las relaciones entre capitán de mar y guerra y piloto estuvieron pautadas bien por el desdén del primero respecto al segundo, cuando no por la abierta conflictividad entre los dos. El general Alonso de Chaves Galindo opinaba que la inhabilidad de los cabos de galeones en el arte de marear era un problema al presentar batalla, ya que los pilotos,

[538] En época de José de Veitia Linaje, pervivían en la Carrera de Indias tres oficios con el título de piloto mayor. Estaba el piloto mayor de la Casa de la Contratación; el piloto mayor de la flota de Nueva España –probablemente a inicios del XVII había otro para la de Tierra Firme– y, por último, el de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias. Veitia Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales…*, L. II, Cap. XII, 147-155.

[539] Veitia Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales…*, L. II, Cap. XII, punto 7, 149-150.

conocedores de los entresijos del gobierno de las naves, rehuían la refriega desobedeciendo las órdenes de sus superiores.[540]

Es evidente que en las naves de guerra de la Carrera se daba una ironía. Los pilotos, aquellos profesionales en apariencia más preparados en el arte de navegar –lo que no obstaba que hubiera corrupción en los exámenes o se relajasen los requisitos de acceso– (Serrano Mangas, 1989: 226-227; Sánchez Martínez, 2010b: 133-156) estaban supeditados oficialmente a unos militares que, en general, carecían teóricamente de estudios acreditados en náutica, astronomía o navegación. No era la instrucción lo único que distanciaba a pilotos y capitanes de mar y guerra. Tras el filtro del examen, la selección de los pilotos de la almiranta y resto de galeones de la Armada de la Guarda parece haber sido, salvo excepciones, en último término, competencia del general.[541] Únicamente el piloto mayor de la Armada de la Guarda, es decir, el de la capitana; como también el de la flota de Nueva España; eran designados a través de la elevación de consultas al monarca a través de la Junta y/o Cámara de Indias a propuesta de la Casa de la Contratación.[542]

Por el contrario , la elección de los capitanes de mar y guerra de la Armada de la Guarda trató de transitar por estrictos cauces controlados por la polisinodia. Los pilotos –y en general todas las otras profesiones marineras de estatus o formación inferior, como contramaestres, guardianes o maestres–, estaban condenados a un bloqueo en los ascensos, un techo de cristal que les impedía alcanzar las capitanías. Las reclamaciones en 1607 formuladas por la Universidad de Mareantes fueron en, sentido estricto, desoídas por la Monarquía. Pero esta exclusión ha de ser matizada y complejizada. Aquellos sujetos que obtuvieron el puesto de piloto mayor de la Casa de la Contratación, de la Armada de la Guarda y/o de la Armada del Mar Océano, sí hallaron una vía de acceso a las capitanías de mar y guerra de los galeones de la plata. Gaspar de Vargas, maestre de nao y naviero, amén de maestre de plata, compatibilizó estos oficios con el de piloto, capitán de mar, y piloto mayor. Sus devaneos con el contrabando y el fraude en el registro eran tan manifiestos que obligaron al juez oficial de la Casa de la Contratación, Pedro Marmolejo, a advertir a Felipe III de las nocivas consecuencias de tamaña acumulación de oficios. Vargas era una personalidad apreciada por los administradores de la avería, próximo al Consulado de Cargadores a Indias y uno de los mejores conocedores de la ruta transatlántica, cualidades todas de prestigio en la Sevilla del XVII.[543] Este polifacético individuo, acusado de ser hijo de flamencos y avecindado en Ayamonte, sería recompensando por Felipe III con una capitanía del Tercio de Galeones y, de ahí, poco trecho le quedó hasta lograr el generalato (Pérez-Mallaína, 2007: 285-332).

En el XVII, Gaspar de Vargas fue tan solo el primero de varios. Los hermanos Marcos de la Cruz[544] y Baltasar Benítez de la Cruz[545] se convirtieron en capitanes de mar y

---

[540] Carta de Alonso de Chaves a Felipe III, Sevilla, 12 de septiembre de 1607, AGI, Indiferente General, 1123.

[541] Veitia Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales…*, L. II, Cap. XII, punto 6, 148-149.

[542] Veitia Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales…*, L. II, Cap. XII, punto 4, 48.

[543] Carta de Pedro Marmolejo a Felipe III, Sevilla, 28 de enero de 1619, AGI, Indiferente General, 1140.

[544] «Autos en la Casa de la Contratación ante Rodrigo Zamorano, cosmógrafo y piloto mayor, para el examen de piloto de Nueva España, Santo Domingo y La Habana, de Marcos de la Cruz, natural de Sanlúcar de Barrameda, piloto examinado de Tierra Firme», 28 y 31 de mayo de 1601, AGI, Contratación, 53B, nº 19.

[545] Carta de Antonio de Oquendo a Felipe IV, de la capitana, 9 de marzo de 1634, AGI, Indiferente General, 1159.

guerra de la Armada de la Guarda sucesivamente, los dos después de haber ostentado el cargo de piloto mayor de la Armada de la Guarda. El ascenso de los pilotos mayores a las capitanías de mar y guerra garantizaba, por sí solo, que uno de los bajeles de la Armada de la Guarda estuviera comandado por alguno de los más diestros navegantes de la España del XVII. De Juan de Campos, quien fuera piloto mayor de la Armada del Mar Océano, de la flota de Tierra Firme y de los galeones de la plata, se afirmaba que era un estudioso de las costas de las Indias y «uno de los hombres más capaces de su profesión».[546] Los de la Cruz cederían el testigo a Gaspar de los Reyes Palacios,[547] Juan Rodríguez Calderón[548] y Sebastián de Roteta. Después de todo, la oclusión a los pilotos de las capitanías distó de ser plena, tanto para aquellos que habían forjado su carrera en las armadas indianas, como para aquellos cantábricos que procedían de la Armada del Mar Océano, como Pedro de Alcega y Sebastián de Echevarría.

Hay indicios, además, de que había capitanes de mar y guerra que, sin tener nexo alguno con la mar, adquirían por cauces que se nos escapan conocimientos náuticos. Un ejemplo es Adrián Pulido Pareja, capitán de mar y guerra de la Armada de la Guarda, gobernador del Tercio de Galeones y general de la flota de Nueva España. Durante su carrera militar, Pulido, como otros, tendió a la especialización en la guerra naval, si bien sirvió temporadas también en el ejército de Flandes.[549] Era hermano de Úrsula Pulido, quien, a su vez, estaba casada con el grefier de Felipe IV, Sebastián Gutiérrez de Párraga. Por el inventario de bienes del fenecido Gutiérrez de Párraga, se descubre que Adrián Pulido Pareja, aunque natural de Madrid, no tenía una casa fija y, por razón de su profesión, pasaba largos periodos lejos de su familia, en especial de Úrsula y su cuñado, a la que todo indica que estaba bastante unido. Tanto, que dejaba en el inmueble madrileño de Gutiérrez de Párraga sus pertenencias y, entre ellas, sus libros. Entre estos se contaban, consignados sucintamente, las «obras de Moya».[550] Este Moya era el matemático español del siglo XVI Juan Pérez de Moya, autor de varias obras de consulta obligada para cualquiera que se preciase de ser un navegante español de la primera mitad del XVII: *Arte de marear* (manuscrito, 1564); *Obra intitulada Fragmentos mathematicos; en que se tratan cosas de Geometria y Astronomia y Geographia y Philosophia Natural y Sphera y Astrolabio y Navegación y Reloxes* (1567-1568); o *Tratado de cosas de Astronomia y Cosmographia y Philosophia Natural* (1573) (Malet y Céu Silva, 2012: 427-473; Céu Silva, 2013). Dichas publicaciones constituían parte de la bibliografía básica a disposición de los pilotos instruidos

[546] «Relación de méritos y servicios de Juan de Campos, piloto mayor y almirante de la flota de Tierra Firme», 15 de abril de 1645, AGI, Indiferente General, 161, nº 229.

[547] «Autos en la Casa de la Contratación ante Francisco de Ruesta, piloto mayor, para el examen de piloto de la provincia de Tierra Firme, islas y costas de su barlovento […] de Gaspar de los Reyes Palacios, natural y vecino de Ayamonte […]», 4 y 9 de marzo de 1652, AGI, Contratación, 56A, nº 45.

[548] «Autos de la Casa de la Contratación ante Francisco Serafín, piloto examinado de la Carrera de Indias, por indisposición del piloto mayor y cosmógrafo Antonio Moreno, para el examen de piloto de Nueva España […] de Juan Rodríguez Calderón, natural de El Puerta de Santa María […]», 1632-1636, AGI, Contratación, 55B, nº 14.

[549] Consulta de la Cámara de Indias, Madrid, 20 de octubre de 1663, AGI, Indiferente General, 778.

[550] AHPM, Prot., 6256, ff. 123 y ss.

por la Casa de la Contratación. Eran manuales, regimientos de navegación, orientados a su formación (Sánchez Martínez, 2010a: 607-632).

Adentrarse en la intimidad de los militares de la Carrera complejiza sus figuras, pero también problematiza las conclusiones que se hicieron hace años respecto a su aparente déficit de conocimientos navales. No deja de ser incongruente que se les imputase una inoperancia en su profesión cuando su instrucción se fundamentaba en los mismos principios que sus colegas de los ejércitos terrestres de Italia o Flandes, el saber empírico, la experiencia cosechada en el transcurso de dilatadas carreras. La primacía del empirismo no se constreñía en el XVII a la milicia, sino a otras profesiones especializadas en las que no se exigían unos conocimientos universitarios previos, como los infraletrados de los consejos (Gaudin, 2017).

Como los tercios terrestres, las armadas del Mar Océano y de la Guarda de la Carrera de Indias eran escuelas en las que sus integrantes iban fogueándose, reteniendo experiencias y conocimientos desde edades a veces muy tiernas (Valledor Aróstegui, 2020: 35-65; 2021: 803-108). No sería imposible trazar una línea diacrónica en la que las compañías de infantería fuesen auténticas academias generacionales, relacionándose la experiencia de los soldados de comienzos del XVII con la de los compases finales del siglo. Algunos generales y capitanes parecen haber tutelado el desarrollo profesional de sus pupilos, sirviendo a su lado como alféreces o suboficiales. El general Francisco del Corral fue decisivo en el crecimiento de Tomás de Larraspuru, al designarle capitán de una compañía de infantería y hacer valer los méritos del guipuzcoano ante el Consejo de Indias. Posteriormente, el marino vasco hizo lo propio con su parentela. A su hijo, Juan Bautista, no le dio tiempo de servir en una compañía capitaneada por su progenitor, pero es evidente que por años se embarcó junto con él y sería incomprensible que no le hubiera transmitido su saber. Al menos, esa era la esperanza de la Junta de Guerra de Indias con un joven del que se esperaba mucho (Hernández Rodríguez, 2020: 362-375).

Si la casuística aporta datos cualitativos que relativizan las deficiencias de la oficialidad de las armadas indianas del XVII, la estadística confirma estas apreciaciones. Uno de los aspectos más interesantes que se pueden colegir del análisis de las relaciones de méritos y servicios de los capitanes de mar y guerra de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias es su especialización. Y es que, aunque el nivel de profesionalización naval de los cabos de galeones no era comparable quizás a sus herederos del XVIII y, en particular del XIX, transitando entre los tercios terrestres y las armadas, sí es advertible una estabilización y preferencia por las segundas. El Gráfico 12 examina los servicios desempeñados por los capitanes de mar y guerra antes y después de servir en la Armada de la Guarda.[551] De las relaciones de la generación de capitanes al mando de los galeones entre 1600-1620[552] se desprende que esta fue la menos especializada en la guerra en el mar

[551] Se han consultado, con este propósito, relaciones de méritos y servicios, peticiones y memoriales, consultas del Consejo de Indias y la Junta de Guerra de Indias, y cartas al Consejo de Indias. AGI, Indiferente General, 111, 112, 115, 117, 119, 122, 125, 128, 130, 131, 161, 763, 765, 766, 769, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 784, 785, 786, 788, 789, 790, 1117, 1142, 1149, 1484, 1485, 1486, 1487, 1488, 1489, 1490, 1491, 1492, 1493, 1494, 1495, 1496, 1497, 1867, 1868, 1869, 1870, 1871, 1872, 1873, 1874, 1875, 1877, 1878, 1879, 2535, 2567.

[552] No ha sido posible hallar información pormenorizada de los destinos de servicio de todos los capitanes de mar y guerra. Para 1600-1620, se conocen los servicios de 32.

de todas. Buen número de ellos había servido antes en los ejércitos de Flandes e Italia, aunque estos dos destinos quedaban ya superados por la Armada del Mar Océano y otras armadas. Llama la atención el elevado número de cabos que sirvió exclusivamente en la Carrera de Indias antes de tomar posesión de una capitanía de galeón.

Entre 1621-1639 se produjo un significativo vuelco con la generación anterior.[553] El número de capitanes que militaron en los ejércitos de Italia, Flandes o África fue ostensiblemente inferior, incrementándose la especialización en la profesión naval. Casi todos los capitanes de mar y guerra de la Armada de la Guarda escogidos durante la primera parte del reinado de Felipe IV había servido anteriormente en la Armada del Mar Océano u otras armadas de la Monarquía. Esta especialización se había aquilatado habida cuenta, además, que se había reducido el número de militares que solo habían conocido las armadas indianas. Esta tendencia a la especialización se vio levemente truncada en la segunda parte del reinado de Felipe IV (1640-1664). Aunque la cantera de las capitanías continuó siendo la Armada del Mar Océano, los oficiales navales tuvieron, nuevamente, una relación de méritos «híbrida», resultante, en la mayoría de los casos, de su participación en conflictos como las guerras de Cataluña, Portugal y Flandes. La experiencia en los combates en tierra era aún mayor si se tiene en cuenta que muchos de estos hombres prestaron servicio en los tercios de armada involucrados en las campañas de Cataluña, Italia y Francia.[554] Pese a todo, la especialización no quedó tan erosionada, y menos aún la experiencia en combate. Como en el pasado, una ínfima minoría de los capitanes de mar y guerra había fundado su carrera en el exclusivo embarque en las armadas indianas.

Paradójicamente, la generación de Carlos II,[555] la más involucrada en los préstamos, asientos de carenas y construcción de navíos como pasarela hacia la concesión de generalatos, almirantías y capitanías de mar y guerra tuvo un perfil muy similar al de sus antecesores de 1621-1639. Las guerras en la Península se habían mitigado y su núcleo formativo continuó constituyéndolo, como en el pasado, la Armada del Mar Océano. No obstante, y como ya se ha resaltado al mencionar la reducción del promedio de años de servicio, es probable que la calidad de los capitanes sí disminuyese por dos motivos: la puesta en marcha de otras variables para la concesión de capitanías; y, tal vez, más aún, la reducción de navíos de la Armada del Mar Océano. A tenor de lo anterior, es sumamente indicativo que la relación entre números de capitanes que habían servido en la Armada del Mar Océano y los que únicamente habían militado en las armadas indianas se acortase. El beneficio y la decadencia de la Armada del Mar Océano, aquella más acostumbrada a combatir, restó cierto bagaje a los capitanes de mar y guerra de la Carrera. Como la Armada del Mar Océano en sus dimensiones, era una sombra de lo que había sido décadas atrás, ya no era tan indispensable su paso por la misma.

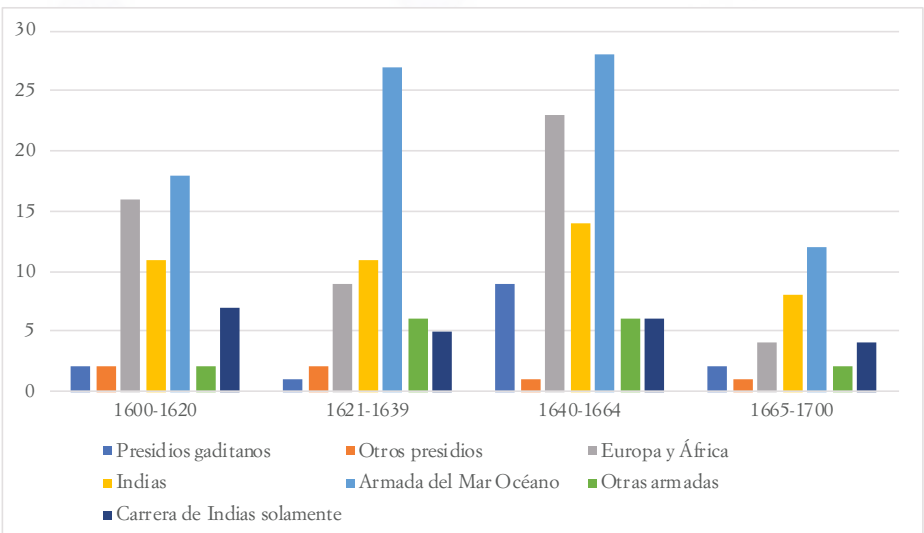
De manera genérica, del Gráfico 12 es posible extraerse un par de conclusiones. Una es que los capitanes de mar y guerra de la Armada de la Guarda eran los expo-

[553] Para 1621-1639, de 39.
[554] Para 1640-1664, de 38.
[555] Para 1665-1700, de 22.

nentes de una élite naval. Para alcanzar las capitanías, lo común era haber tenido una dilatada experiencia en combate, especialmente en la Armada del Mar Océano. A partir de los años veinte del XVII, esa figura, la de un militar que era premiado por la Monarquía por sus servicios en los tercios de Flandes o Italia con una capitanía de galeones fue dando paso a oficiales cuya profesión preferente era la guerra en el mar. La amenaza que se cernió sobre la Carrera de Indias desde la reanudación de las hostilidades con las Provincias Unidas obligó, más que nunca, a contar con oficiales experimentados en la guerra naval. Otra característica reseñable de esta oficialidad de la Carrera de Indias es su movilidad. Ya se ha comentado cómo un número reducido –y distinguido– de militares que ocuparon las capitanías de mar y guerra dio el salto a gobiernos políticos y militares en Indias. Pero el Gráfico 12 atestigua que el número de militares con una experiencia previa o posterior con los dominios americanos es mayor, si se añaden todos aquellos que en sus relaciones de méritos señalaron haber servido en los presidios y plazas fuertes indianas. Hubo una imbricación significativa entre la carrera militar en las armadas indianas y la milicia americana. Esta especialización tuvo como eje la meritocracia, de la que una prueba fehaciente es el incontestable cumplimiento de las lógicas normales de ascensos en la profesión militar. Las vías: de soldado a cabo de escuadra, sargento, alférez, puede que sargento mayor, capitán de mar y guerra. O, como se ha comentado, menos comúnmente, la vía marinera, ascendiendo aquellos que descollasen en el marinaje a capitanes de mar, y de ahí a capitanes de mar y guerra.

Gráfico 12

Servicios desempeñados por los capitanes de mar y guerra antes y después de servir en la Armada de la Guarda



EL SARGENTO MAYOR DEL TERCIO DE GALEONES

El sargento mayor del Tercio de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias poseía características que lo diferenciaban significativamente de sus homólogos de otras unidades contemporáneas. En la doctrina militar española de los siglos XVI y XVII, el sargento mayor cumplía una función imprescindible como correa de transmisión entre el maestre de campo del tercio y sus subordinados. Era su segundo y el primer ayudante en la gobernanza de la unidad. Aparte de transmitir las órdenes del maestre de campo a los oficiales inferiores, entre sus otros cometidos estaba la instrucción táctica, la seguridad y el alojamiento de las tropas. Ocasionalmente, se ha afirmado que el estatus para el puesto concedido en la orgánica española al sargento mayor, el de capitán[556] –lo que quedaba reflejado en su sueldo– hacía un flaco favor a su autoridad entre los respectivos capitanes de las compañías, al resistirse aquellos a acatar sus órdenes (Quatrefages, 2015 [1979]: 295-300). Sin embargo, la realidad es que su aparición fue revolucionaria entre los ejércitos del XVI. Considerado la piedra angular de los nuevos ejércitos modernos, los tratadistas militares subrayaron su transcendencia a fin de organizar los complejos escuadrones en el campo de batalla, para lo cual había de contar con al menos unos conocimientos aritméticos elementales.[557] De su relevancia se hizo eco el mismo Veitia Linaje, al adjudicar a los sargentos mayores de la Carrera de Indias estas y otras muchas destrezas, «debe entender de fortificaciones, y todo género de escuadrones, teniéndoles de memoria, para formarlos con prontitud, conocer los instrumentos de fortificar».[558]

Veitia, en un alarde de erudición, no hacía sino repetir lo que clásicos como Francisco de Valdés o Bernardino Barroso habían recogido en sus obras. Sin embargo, en la Carrera de Indias, el encaje de la sargentía mayor era bastante ambigua. Se ha afirmado recientemente que la plaza de sargento mayor era reservada para aquella persona que tenía mejor hoja de servicios e incluso, que estos oficiales eran, junto con el gobernador, los más expertos en asuntos de guerra, particularmente en táctica naval (Pajuelo Moreno, 2021: 209). Sin embargo, de una rápida ojeada al elenco de sargentos mayores del Tercio de Galeones se deduce que, aunque por esta pasaron distinguidos militares como Melchor de Torralva, Pedro Vélaz de Medrano, Diego de Ibarra, Luis Fernández de Córdoba, Juan Domingo de Echeverri o Bernardo de Tejada, tal vez este aserto sea algo exagerado. De hecho, los sargentos mayores no parecen haber participado sistemáticamente en las reuniones previas a los combates, privilegio en manos de generales, almirantes, gobernadores y capitanes. A decir verdad, es complicado enumerar las funciones de este oficial, cuya posición se estaba viendo erosionada ya a comienzos del XVII en la Carrera. En la Armada de la Guarda, muy esporádicamente el sargento de mayor habría de mostrar sus habilidades en el arte de escuadronar. En las primeras décadas del siglo, diversos militares confirmaban que entre sus obligaciones estaba recorrer el distrito o distritos donde se efectuaban

[556] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 29 de enero de 1650, AGI, Indiferente General, 1875.
[557] Bernardino Barroso, *Teórica, práctica y exemplos*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2004 [1628].
[558] Veitia Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*…, L. II, Cap. II, punto 28, 37-38.

los alojamientos, vigilando que no se produjeran desórdenes.[559] En este sentido, se le encomendaba inculcar la disciplina entre los soldados e impedir la deserción de la tropa tanto en la Península como en Indias.[560] El sargento mayor parece haber sido también el encargado de inspeccionar el trabajo diario de los sargentos de las banderas (Pajuelo Moreno, 2021: 209). Funciones básicas para la integridad de cualquier unidad militar, pero que, con el alojamiento en Cádiz de las compañías de la Carrera, fueron perdiendo paulatinamente su razón de ser. Junto con estas tareas, vinculadas a la gestión de la unidad en tierra, los sucesivos sargentos mayores fueron utilizados como emisarios y mensajeros. Si a principios de la centuria, el sargento mayor había de comunicar a los capitanes las órdenes dictadas por el gobernador (Pajuelo Moreno, 2021: 209), aún en las postrimerías del XVII tenía por atribución perdurable ser el ejecutor de los mandatos del general, trasladándose para ello de galeón a galeón e imponiendo su justicia.[561]

En los albores del XVII, el asentista de la avería, Juan Núñez Correa, se atrevió a proponer la supresión del oficio. La Junta de Guerra de Indias hubo de tomar en serio dicha propuesta, debatiéndose si era conveniente su pervivencia o, por el contrario, sería más práctico sustituirlo por dos ayudantes,[562] quizás del general. Es de destacar que la sargentía mayor, a pesar de estos amagos de remoción, sobreviviría a todos los avatares sobrevenidos durante el siglo y los sucesivos administradores de la avería no plantearían su eliminación.[563] Es más, si en sus inicios el sargento mayor era respaldado por dos ayudantes, en la segunda mitad del XVII uno de ellos se mantenía en el servicio activo.[564] En resolución, la funcionalidad estratégica del Tercio de la Armada de la Guarda acotó los cometidos de su sargento mayor, tomando a su cargo algunas actividades que incluso más atrás en el tiempo fueron dependientes del denominado capitán de campaña o barrachel. Este último, cuya recuperación fue reclamada en los prolegómenos del XVII por el gobernador Francisco Ramírez Briceño, tenía por misión en la década inmediatamente anterior montar un puesto de guardia a tres leguas de Portobelo.[565] El capitán de campaña es posible que mantuviera a raya la deserción y se entendiera con las justicias locales indianas, sobre todo a lo largo del Camino Real del istmo de Panamá.

No es de extrañar, pues, que el estatus del sargento mayor estuviera en correspondencia con sus cometidos y relevancia en el organigrama de la Armada de la Guarda.

---

[559] Carta de Luis Fajardo a Felipe III, 13 de febrero de 1601, AGI, Indiferente General, 1117.

[560] Carta de Francisco Ramírez Briceño a Felipe III, Priego de Córdoba, 6 de enero de 1608, AGI, Indiferente General, 1124. Carta de Tomás de Larraspuru a Felipe III, de la capitana, 27 de octubre de 1616, AGI, Indiferente General, 1135.

[561] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 23 de febrero de 1683, AGI, Indiferente General, 1878.

[562] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 6 de noviembre de 1606, AGI, Indiferente General, 1867.

[563] Hubo sargentos mayores embarcados en las flotas, pero tras los primeros compases del XVII, desaparecen. Probablemente eran nombrados por los generales.

[564] «Relación del dinero que es necesario para las 2, 4 y 6 pagas de la armada del cargo del general príncipe de Montesarchio», Sevilla, 28 de septiembre de 1666, AGI, Contratación, 4798.

[565] Carta de Francisco Ramírez Briceño a Felipe III, Priego de Córdoba, 6 de enero de 1608, AGI, Indiferente General, 1124.

A desemejanza de otros tercios, este estatus era, desde 1606, el de alférez y no el de capitán. Al comprenderse que pasaban la mayor parte del tiempo embarcados y no participaban genéricamente en desembarcos ni acciones anfibias –como sus colegas de los ejércitos terrestres o, sin ir más lejos, los de la Armada del Mar Océano– su valoración era consiguientemente inferior. Los sargentos mayores del Tercio de Galeones, al revés que sus homólogos, estaban por debajo de los capitanes de mar y guerra en la orgánica de la Armada de la Guarda, aunque, curiosamente, su sueldo mensual era idéntico, 40 escudos. De haberse requerido para el oficio el puesto de capitán, como en la Armada del Mar Océano y el resto de reales ejércitos, su soldada mensual habría sido de 65 escudos, superior al de los capitanes de mar y guerra y aun ligeramente por encima del salario del gobernador del Tercio de Galeones.[566]

Los sargentos mayores fueron, mayoritariamente, escogidos merced al sistema de elevación de consultas al monarca, por la Junta de Guerra de Indias[567] o concurriendo a la par la Cámara de Indias cuando este segundo órgano estuvo operativo.[568] Esta lógica, en apariencia meritocrática, se vería resentida por otras prácticas, aunque no ha sido posible calibrar su verdadero impacto. En el verano de 1647, por ejemplo, Alfonso Sánchez de Prado había escrito un memorial revisado por la Junta de Guerra de Indias en que aseguraba que el rey le había hecho merced de la futura sucesión de la sargentía mayor del Tercio de Galeones. No obstante, la Junta de Guerra, esgrimiendo una demanda interpuesta contra Sánchez de Prado por el fiscal del Consejo de Indias, logró esquivar la designación.[569] Al igual que generalatos, almirantías y capitanías, la sargentía mayor también fue en el último tercio del XVII concedida previo préstamo, es decir, beneficiada. Queda por dilucidar si el beneficio de la plaza a cambio de 16.000 pesos por Juan Gonzalo de Castro y Aldao en 1684 fue la vía de acceso seguida por sus predecesores y sucesores de la segunda mitad del XVII, o un caso aislado.[570] Pese a este menor estatus ya señalado, el perfil de los candidatos consultados a Felipe III y Felipe IV entre 1606 y 1646 demuestra que, en la práctica, la plaza estaba abierta a un espectro de aspirantes más amplio. Presumiblemente, a consecuencia de la indefinición de sus labores. En la primera mitad del XVII, la Junta de Guerra de Indias y la Cámara de Indias presentaron al rey caballeros entretenidos, alféreces, sargentos mayores de otros tercios o unidades, capitanes de mar y guerra, capitanes de infantería, capitanes reclutadores, capitanes de artillería, capitanes de galera, etc. Bien es cierto que algunas veces los candidatos aunaban varios de los puestos (Gráfico 13).

---

[566] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 29 de enero de 1650, AGI, Indiferente General, 1875. Consulta de la Cámara de Indias, Madrid, 20 de febrero de 1680, AGI, Indiferente General, 787.

[567] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 16 de diciembre de 1606, AGI, Indiferente General, 1867.

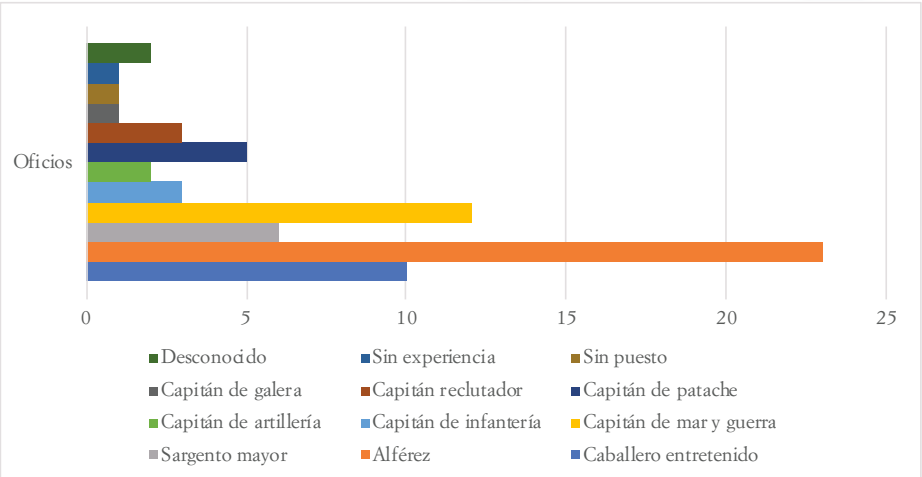
[568] «Relación de lo que se ha podido apurar por la secretaría del Perú sobre la provisión del puesto de sargento mayor del Tercio de infantería de la armada de las Indias, que tiene 40 escudos de sueldo al mes», s.f., AGI, Indiferente General, 1875.

[569] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 7 de agosto de 1647, AGI, Indiferente General, 1875.

[570] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 24 de julio de 1684, AGI, Indiferente General, 1879.

Gráfico 13

Puestos desempeñados por pretendientes a sargento mayor del Tercio de Galeones en la primera mitad del siglo XVII

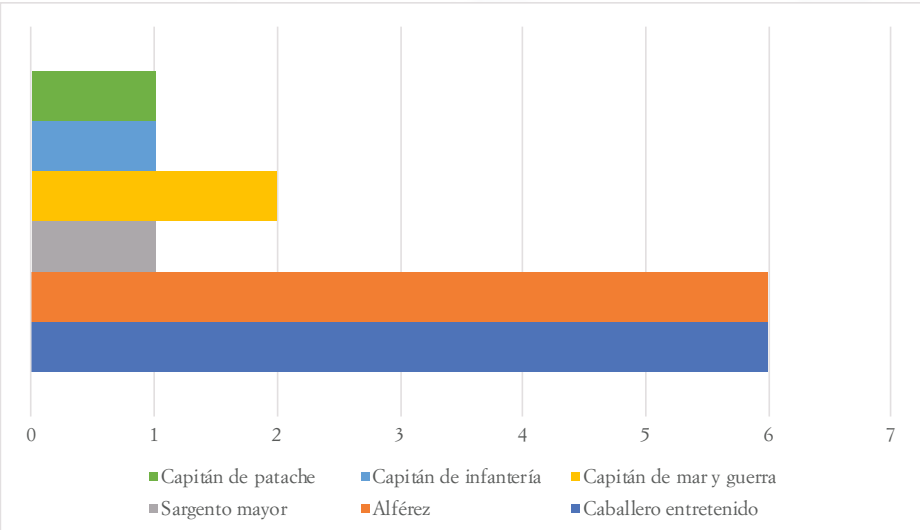


Fuente: Elaboración propia a partir de «Relación de lo que se ha podido apurar por la secretaría del Perú sobre la provisión del puesto de sargento mayor del Tercio de infantería de la armada de las Indias, que tiene 40 escudos de sueldo al mes», s.f., AGI, Indiferente General, 1875.

El paisaje que dibujan las resultas es, de cualquier modo, más clarificador (Gráfico 14). Efectivamente, entre 1606 y 1646, tal y como se había estipulado, seis de los sargentos mayores habían servido previamente como alféreces, otros seis como caballeros entretenidos, uno como capitán de infantería, uno como capitán de patache, uno como sargento mayor y dos como capitanes de mar y guerra. Algunos habían ostentado dos puestos: Melchor de Torralva fue tanto alférez como sargento mayor de flota; y Juan de Irarraga, capitán del patache de la Margarita y alférez. Llama la atención el elevado número de caballeros entretenidos con apellidos ilustres: Luis Fernández de Córdoba, Diego de Contreras, o Diego de Ibarra. Estas designaciones avalan lo que varios miembros de la Junta de Guerra de Indias apuntaban en el ecuador de la centuria. La sargentía mayor, cuyo único fin práctico «se reduce a distribuir las órdenes del general de Galeones», era concebida como un escalón de ascenso para alféreces y entretenidos de la Armada de la Guarda, «porque de sargento mayor se pasa a capitán».[571] Casi habría que comprenderla como un entretenimiento con otro nombre.

[571] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 29 de enero de 1650, AGI, Indiferente General, 1875.

Gráfico 14
Puestos anteriormente desempeñados por los militares que alcanzaron la sargentía mayor del Tercio de Galeones en la primera mitad del siglo XVII



Fuente: Elaboración propia a partir de «Relación de lo que se ha podido apurar por la secretaría del Perú sobre la provisión del puesto de sargento mayor del Tercio de infantería de la armada de las Indias, que tiene 40 escudos de sueldo al mes», s.f., AGI, Indiferente General, 1875.

Esta afirmación convivía con una nota disruptiva, la designación de individuos que ya eran capitanes de infantería o de mar y guerra: el ya mencionado Juan de Irarraga, Marcos del Puerto y Bernardo de Tejada. La propia Junta de Guerra de Indias admitía que este puesto no era «decente» que fuera ocupado por capitanes por razones obvias. Un sargento mayor que tuviera el rango de capitán podría quedar subordinado a un capitán más moderno, contraviniendo las reglas militares. A pesar de ello, acontecía, plegándose los capitanes a renunciar a su antigüedad, facilitándolo «el interés más que la conveniencia».[572] Es irrefutable que unos y otros, caballeros entretenidos, alféreces y militares con el rango de capitán tenían algo que ganar ocupando la sargentía mayor del Tercio de Galeones, representando una suerte de trampolín. Tal y como esperaba la Junta de Guerra de Indias, Luis Fernández de Córdoba sirvió de caballero entretenido, pasó por la sargentía mayor y de ahí a una capitanía de mar y guerra de la Armada de la Guarda; mismo expediente que Diego de Ibarra. No obstante, a no todos los caballeros entretenidos les era indefectiblemente concedida la sargentía mayor, lo que para algunos de ellos hubo de suponer una barrera imposible de desbloquear. Otros, como Pedro Renier de Legasa, la sargentía mayor no les

[572] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 29 de enero de 1650, AGI, Indiferente General, 1875.

bastaba para merecer a continuación la capitanía de un galeón de la Carrera,[573] pero sí un puesto civil en Indias.[574] Tampoco para todos aquellos alféreces que saltaban a la sargentía mayor garantizaba la correlativa capitanía. Si lo fue para Melchor de Torralva, y todo apunta a que se repitió esta sucesión con Francisco Manzano,[575] Juan Isidro de Pardiñas o Juan Gonzalo de Castro.[576]

La trayectoria de Pardiñas permite visualizar las coordenadas mentales de estos hombres, y por qué la sargentía mayor, aun con su menor prestigio y sueldo, resultaba un puesto atractivo. Juan Isidro de Pardiñas, vecino de Cádiz,[577] es probable que, del mismo modo que su sucesor, beneficiara la sargentía mayor del Tercio de Galeones,[578] tras lo cual repitió modo de proceder con la capitanía de mar y guerra de un bajel de enorme interés comercial como era el patache de la Margarita.[579] La espiral de beneficios no quedó ahí, y el 26 de marzo de 1684 benefició a cambio de 35.000 pesos la gobernación de Nueva Vizcaya (Schäfer, 2003 [1935-1937]: 472). Pardiñas hubo de combatir la rebelión de diversos grupos indígenas, entre ellos los tarahumaras, que amenazaban la presencia hispana en un territorio preciado por sus reales de minas.[580] Siendo gobernador de ese enorme territorio del gran norte de México, no se desligó por completo de su relación con la navegación. En los ochenta remitió a Madrid una vista de un navío francés, el Joly, parte de una expedición colonizadora gala que pretendía asentarse en el Mississippi.[581]

La sargentía era un jalón en el que la profesión militar y el servicio al rey podía armonizarse con el enriquecimiento personal. Garantizaba un puesto en los galeones de la plata, esto es, un espacio en el interior del galeón en el que introducir mercaderías y plata que fletar y con las que comerciar, y, al igual que el resto de oficios militares

[573] «Relación de méritos y servicios de Pedro Renier de Legasa, caballero de Santiago, sargento mayor del Tercio de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias», 22 de septiembre de 1668, AGI, Indiferente General, 122, nº 35.

[574] «Nombramiento de Pedro Renier de Legasa como contador de Cuba», Madrid, 9 de abril de 1669, AGI, Contratación, 5790, L. 1.

[575] «Relación de méritos y servicios de Francisco Manzano, capitán de infantería de la armada», 7 de enero de 1673, AGI, Indiferente General, 124, nº 37.

[576] «Pruebas para la concesión del título de caballero de la orden de Santiago de Juan Gonzalo de Castro y Aldao y Gago, natural de la feligresía de San Adrián de los Cobres, sargento mayor», 1688, OM-Caballeros de Santiago, exp. 1790. «Pruebas para la concesión del título de caballero de la orden de Santiago de Juan Isidro de Pardiñas y Villar de Francos y Fernández Franco, natural de Cádiz», 1680, OM-Caballeros de Santiago, exp. 6232.

[577] «Expediente de información y licencia de pasajero a Indias de Juan Isidro de Pardiñas, sargento mayor, gobernador y capitán general de la provincia de Nueva Vizcaya […] a Nueva España», AGI, Contratación, 5446, nº 19.

[578] «Cargo y data a la administración de la Tesorería del Consejo del caudal recibido por la Casa de la Contratación de Sevilla tanto de Real Hacienda como de agregaciones hechas a ella», 1681-1684, AGI, Contaduría, 139.

[579] «Real cédula a los oficiales reales de Panamá, para que paguen al sargento mayor Juan Isidro de Pardiñas, provisto capitán de mar y guerra del patache de la Margarita, veinte mil pesos que ha prestado a la real hacienda, más sus intereses, y si no lo pueden hacer ellos lo ejecuten los maestres de la plata de la flota», 13 de julio de 1682, AGI, Panamá, 240, L. 21, ff. 278r-280r.

[580] «Real cédula al conde de Galve, virrey de Nueva España, en respuesta a sus cartas de 18 y 30 de junio, y 1 de julio de 1690, en las que informaba de la sublevación de las naciones indias de la provincia de Nueva Vizcaya, y de las de Sonora y Sinaloa, tanto las ya reducidas como las de los gentiles fronterizos, con quienes ya estaba asentada la paz; y según también otras cartas que han llegado de Juan Isidro Pardiñas, gobernador de Nueva Vizcaya […]», Madrid, 21 de julio de 1691, AGI, Guadalajara, 232, L. 7, ff. 97v-102r.

[581] «Vista lateral de un navío francés», AGI, MP-Ingenios, 9.

en la armada, proveía una conveniente conexión con las Indias. Este era el «el interés más que la conveniencia» que insinuaba la Junta de Guerra de Indias en 1650, por el que se comprende que algunos capitanes, como Marcos del Puerto, prefirieran verse degradados a sargento mayor antes que servir como capitanes en otra fuerza.

Un primer indicio de la codicia que despertaba la sargentía mayor en este militar natural de Oñate se vislumbra cuando, en 1640, provisionalmente, al general de la Armada de la Guarda, Jerónimo Gómez de Sandoval, le tocó sustituir a Rodrigo de Contreras como sargento mayor. Contreras, al haber muerto el capitán Gaspar de Carasa, fue señalado como capitán de mar y guerra de su galeón. En consecuencia, alguien había de tomar posesión de la plaza de sargento mayor vacante, desencadenándose una almoneda por la que el alférez Marcos del Puerto pujó, ofreciendo al subastador, Jerónimo Gómez de Sandoval, 2.000 pesos.[582] Nada de esto, por supuesto, aparece en la relación de méritos de Marcos del Puerto, refiriéndose este interinato sucintamente como un mero nombramiento fruto del reconocimiento de sus buenas partes por el general.[583] Más tarde, en 1642, del Puerto se incorporaría a la Armada del Mar Océano como capitán de infantería española de la compañía de la capitana real, algo certificado en la secretaría del Perú y en conocimiento de la Junta de Guerra de Indias. Como capitán, Marcos del Puerto participó en la campaña de Levante, combatiendo en las costas de Cataluña.[584] En 1644, gozaba del estatus de capitán, lo que no fue óbice para que, en dos consultas, de 24 y 27 de mayo, la Junta de Guerra de Indias y la Cámara de Indias le propusieran para el puesto de sargento mayor. Los miembros de las juntas matizaron que la sargentía mayor del Tercio de la Armada de la Guarda era oficio de alférez, añadiendo a la terna a dos alféreces, Francisco de Palencia y Juan de Huerta. Marcos del Puerto prevaleció sobre los dos alféreces y fue nombrado por Felipe IV. El vasco ostentó la sargentía mayor hasta 1646, no volviendo a pisar un galeón de la plata –ni ningún navío del rey– hasta su designación como capitán de mar y guerra de la Armada de la Guarda en 1651.[585]

LOS ALFÉRECES Y SARGENTOS

Si el sargento mayor era el enlace entre el general o el gobernador del Tercio de la Armada de la Guarda con los capitanes de los galeones, los alféreces y sargentos de las compañías eran la espina dorsal de la infantería embarcada. Como suboficiales, sendas profesiones debían animar a los soldados en el combate y mantener la cohesión de sus compañías (Pajuelo Moreno, 2021: 268). Así, en cada bandera, el alférez y, y por debajo de este, el sargento, habían de conocer a los soldados bajo su mando.

[582] «Memoria de los aprovechamientos ilícitos que ha tenido este viaje el general de los Galeones, de que no se ha valido hasta ahora otro ningún general». 1641. AGI, Indiferente General, 762.

[583] «El sargento mayor Marcos del Puerto», AGI, Indiferente General, 115, nº 37, 17 de septiembre de 1653.

[584] «Relación de lo que se ha podido apurar por la secretaría del Perú sobre la provisión del puesto de sargento mayor del Tercio de infantería de la armada de las Indias, que tiene 40 escudos de sueldo al mes», s.f., AGI, Indiferente General, 1875.

[585] «El sargento mayor Marcos del Puerto», 17 de septiembre de 1653, AGI, Indiferente General, 115, nº 37.

En particular, este último, nervio de cualquier unidad militar hasta la actualidad, necesitaba para cumplir con esta tarea saber leer, escribir y contar. No había de vacilar, tampoco, en castigar de manera ejemplarizante a sus hombres si se quebraba la disciplina.[586] Pero, sin duda, fuese en las compañías de infantería del Tercio de la Armada de la Guarda o en las banderas que guarnicionaban las capitanas y almirantas de las flotas, avanzando el siglo XVII, ningún puesto fue tan polémico a ojos de sus contemporáneos como el alférez.

Como en los tercios terrestres, el alférez de una compañía de infantería española de la Carrera portaba la bandera exclusivamente en algunas marchas, en las revistas y alardes y, tal vez, en combate. Las más veces, sin embargo, era un subordinado, el abanderado, quien corría a cargo de ella (Quatrefages, 2015 [1979]: 272-278). Un alférez del Tercio de Galeones, como sus homónimos, tenía sobradas razones para no prodigarse en el sostenimiento de la enseña real. Como lugarteniente del capitán de mar y guerra, era una pieza en el organigrama de la mayor consideración, heredando el mando del marinaje y la gente de guerra si el cabo enfermaba o fallecía y, por extensión, el gobierno de todo el galeón de la plata. Un oficio de tamaña responsabilidad estribaba una enorme complejidad, estando a principios de la centuria bajo serio escrutinio. Ya en 1618, el presidente de la Casa de la Contratación, Francisco de Tejada y Mendoza, arrojaba un juicio bastante adverso de los alféreces del Tercio de Galeones. Afirmaba el visitador que el común de estos se trataba de sujetos inexpertos, indignos de tomar el mando de un galeón de la plata de quedar la nave huérfana de su capitán. Los alféreces eran «mozuelos» embarcados en los galeones a los que, en palabras de los propios capitanes de mar y guerra, son «personas a quien no se pueden perder el respeto». Ocasionalmente, y de manera extraoficial, parece que, con la mirada puesta en crear escuela, algunos capitanes llevaban consigo no a uno, sino hasta tres, «para irlos graduando, aunque lo más ordinario es hacer con cada alférez un camino».[587]

Para comprender y poner en contexto estas y otras declaraciones de semejante índole, es preciso asomarse al proceso de nombramiento de las alferecías y al concepto que se tenía del puesto. Hacia 1605, los alféreces del Tercio de Galeones –al igual que los sargentos– eran predominantemente designados por el capitán general de la Armada de la Guarda (Pajuelo Moreno, 2021: 268), pero esporádicamente algunos eran nombrados por el capitán general del Mar Océano y Costas de Andalucía, duque de Medina Sidonia. Los capitanes generales entregaban decretos de nombramiento a los alféreces de las compañías, los cuales, a su vez, debían contar con la aprobación del Consejo de Indias y Junta de Guerra de Indias.[588] Dichas aprobaciones emanadas de los órganos polisinodiales estaban orientadas a garantizar la meritocracia y suficiencia de esta oficialidad militar merced al respeto a las ordenanzas militares. En noviembre de 1616, la Monarquía había establecido, a través de una real cédula, que, si anteriormente los candidatos a ostentar alferecías y sargentías habían de tener una

[586] Veitia Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales…*, L. II, Cap. II, punto 20, 35-36.

[587] Carta de Francisco de Tejada y Mendoza a Fernando Carrillo, Sevilla, 22 de mayo de 1618, AGI, Indiferente General, 1137.

[588] Certificación de Antonio de Arrieta Mascarua, Sevilla, 8 de marzo de 1619, AGI, Indiferente General, 1140.

experiencia de seis años de servicio, los ahora nombrados tendrían que acreditar ocho, tres de ellos en «guerra rota».[589] Los decretos emitidos por los capitanes generales quedaban en manos del contador de la Armada de la Guarda, quien los insertaba en los libros de esta contaduría, al igual que las cédulas de aprobación despachadas por la Junta de Guerra de Indias.[590] Asimismo, se exigía, siempre en teoría, que aquellos nombrados por el capitán general en el mar, en régimen de interinato, presentasen la aprobación en el plazo de dos o tres meses desde su regreso a España.[591] El problema radicaba en que esta rigurosa normativa distaba de ser respetada en los albores del XVII. A la altura de 1607, el comisario de conducta del Tercio de Galeones, Gabriel de Rojas Páramo, avisaba a la Corte que, si bien la mayoría de alféreces y sargentos de las ocho compañías del Tercio de Galeones en principio contaba con certificaciones de servicio en sintonía con las ordenanzas, o no tenían la aprobación de su sargentía, o carecían de la cédula de su alferecía. Por ejemplo, Domingo de Alcaraz, alférez de la compañía del gobernador Francisco Ramírez Briceño, contaba con la aprobación de su sargentía por el Consejo de Indias, pero no de alférez, al haber sustituido al titular, muerto, durante la pasada travesía. Lo extraño era que los suboficiales sirviesen con las aprobaciones en regla, una de las cuales pertenecía al alférez del capitán Pedro de Berbegal, firmada por el secretario del Consejo de Indias, Gabriel de Hoa.[592] Persiste el interrogante de si las certificaciones eran auténticas o pudieran estar falsificadas.

La Monarquía albergaba en las primeras décadas del XVII un genuino interés por, si no apuntalar la profesionalización de los alferazgos y sargentías, desde luego controlar, al máximo, todos los resortes del procedimiento de nombramiento. El 13 de enero de 1619 se expidió en Madrid una real cédula en la que se explicitaba que los generales de la Armada de la Guarda no tenían potestad para escoger para alféreces y sargentos individuos en los que no concurriesen los méritos señalados por las ordenanzas. Para ambas categorías de oficiales, además, los individuos a los que los generales hubieran concedido un decreto habrían de ser aprobados por la Junta de Guerra de Indias.[593] La nueva norma, naturalmente, se centraba en el general de la Armada de la Guarda, lo que, significaba un señalamiento en toda regla a su propietario desde hacía un lustro, Lope Díez de Aux y Armendáriz, marqués de Cadreita. El militar criollo, *excusatio non petita, accusatio manifiesta*, respondió en una afectada carta al secretario de la parte del Perú, Pedro de Ledesma, negando la mayor. Cadreita reconocía que alferecías y sargentías eran instrumentos a partir de los que un general podía poner en marcha mecanismos de clientela y patronazgo. Había nombrado alférez de la compañía del capitán Bernardino de Lugo a su sobrino, Fernando Díez de Aux, «por la calidad y méritos de su persona y servicios de sus pasados»; y a Juan de Villaveta, hijo del alcalde

[589] Veitia Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales…*, L. II, Cap. II, punto 16, 34.

[590] Certificación de Antonio de Arrieta Mascarua, Sevilla, 8 de marzo de 1619, AGI, Indiferente General, 1140. Veitia Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales…*, L. II, Cap. II, punto 16, 34-35.

[591] Veitia Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales…*, L. II, Cap. II, punto 16, 34-35.

[592] Carta de Gabriel de Rojas Páramo a Felipe III, Sevilla, 12 de febrero de 1607, AGI, Indiferente General, 1123.

[593] Veitia Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales…*, L. II, Cap. II, punto 16, 34.

de Montoya, amparándose en los mismos términos.[594] No obstante, al no ser confirmados por la Junta de Guerra de Indias, se había visto obligado a mandar borrarlos de las listas. Cadreita, esgrimiendo los registros confeccionados por el contador Antonio de Arrieta, se excusaba arguyendo que de los dieciséis alféreces y sargentos designados entre 1617 y 1619, tan solamente en dos casos habría transgredido las ordenanzas. Airado, afirmaba que era inaceptable «que condenen a uno sin oírle» y se le acusara de hacer y deshacer alféreces y sargentos sin requisitos.[595]

De la reafirmación de los poderes de la Junta de Guerra de Indias es admisible extraer que Madrid buscaba arrebatar a los generales parte de su mano clientelar, en consonancia con otras disposiciones inauguradas con su instauración, ya comentadas. Empero, la controversia en relación con la valía y profesionalismo de los alféreces quedaría lejos de ser zanjada. Los alegatos en contra de los alféreces del Tercio de Galeones pronunciados por Francisco de Tejada y, más vehementemente, los emitidos por Tomás de Larraspuru entre 1621-1626, son reveladores.[596] La ruptura de las paces con las Provincias Unidas y su consolidación como general de la Armada de la Guarda en detrimento de Cadreita (Hernández Rodríguez, 2020: 362-375) dio pábulo a que se atreviera a cuestionar la orgánica del galeón. De las misivas del militar guipuzcoano se desprende que la exaltación de las ordenanzas abanderada por la Junta de Guerra de Indias, la privación hecha a los generales de su criterio selectivo y la pretensión de aplicar un drástico sistema de aprobaciones no siempre tuvo por eje ratificar la meritocracia entre la suboficialidad. Antes bien, el robustecimiento competencial de la Junta de Guerra de Indias propició que la Monarquía tuviera vía expedita para la emisión de suplimientos, es decir, documentos que eximían a los poseedores de cumplir con el tiempo de servicio contemplado en las ordenanzas militares a la hora de desempeñar un puesto de oficial en los ejércitos y armadas (Jiménez Estrella, 2011: 169-190). En las quejas de Larraspuru se adivina el viejo rechazo de los militares que habían ascendido meritocráticamente en los ejércitos y armadas a las nuevas formas de promoción,

> […] cualquier galeón de plata que se sabe, y que para su defensa y gobierno haya siempre dentro persona conveniente en caso de morirse el capitán, que es cosa tan contingente, cuanto se ofrecen muchos accidentes para que supla su falta […] lo cual faltare hoy si en él sucediese el alférez, por ser los más que andan en esta armada tan de poca experiencia. Cuánto importa mucho observar particularmente en la Carrera de Indias las ordenanzas militares, sin dar suplimientos en los servicios. Porque yo, con señor mío, con haber más de veinticinco años que ando en la mar, y lo más del tiempo con oficios superiores, y he peleado y derramado sangre diversas veces procurando ser perito en la milicia y en la mar, y que en esta parte no admitiré ventaja a ninguno de cuantos sirven a S.M. […].[597]

[594] Certificación de Antonio de Arrieta Mascarua, Sevilla, 8 de marzo de 1619, AGI, Indiferente General, 1140.

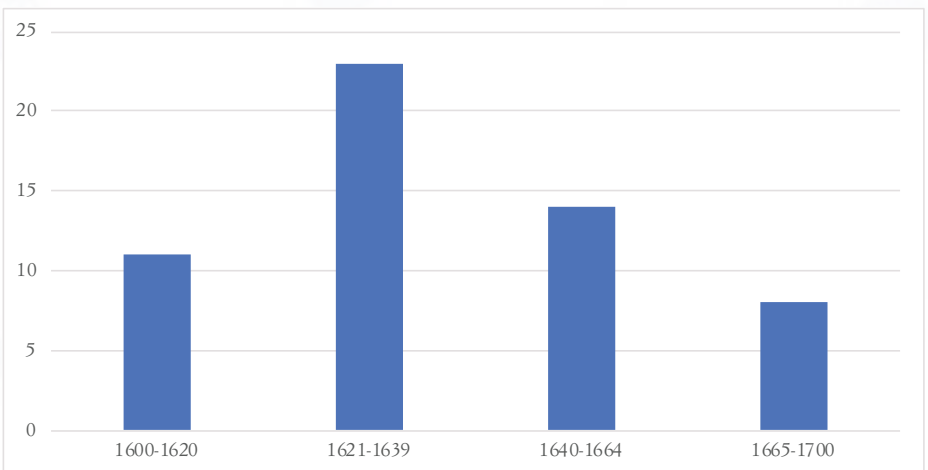
[595] Carta del marqués de Cadreita a Felipe III, 25 de marzo de 1619, AGI, Indiferente General, 1140.

[596] Carta de Tomás de Larraspuru a Pedro de Ledesma, Sevilla, 24 de noviembre de 1621, AGI, Indiferente General, 1142. Carta de Tomás de Larraspuru a Felipe IV, cabo de San Vicente, 13 de noviembre de 1626, AGI, Indiferente General, 1149.

[597] Carta de Tomás de Larraspuru a Pedro de Ledesma, Sevilla, 24 de noviembre de 1621, AGI, Indiferente General, 1142.

Los comentarios de Tomás de Larraspuru son excepcionalmente valiosos, demostrando sin reservas que, deliberadamente y hasta cierto grado, las alferecías de la Armada de la Guarda y las flotas fueron desprofesionalizadas. El Gráfico 15 confirma, parcialmente, el discurso del general, consignando el número de suplimientos dispensados por la Junta de Guerra de Indias entre 1600-1700. Sea como fuere, su examen frío suscita interrogantes. El total de los contabilizados alcanza los 56, hallándose su pico máximo durante el valimiento de Olivares y el reinado de Felipe IV –23 suplimientos entre 1621-1639– y otros 14 expedidos en el periodo comprendido entre 1640-1664. No son cifras desestimables, pero sí una minoría en el transcurrir de toda una centuria, y más si se tiene en cuenta que, únicamente entre 1617-1619, por ejemplo, se proveyeron 11 alféreces. Sería cabal cuestionarse si Larraspuru, con sus contundentes afirmaciones, se limitaba a desprestigiar unas alferecías sobre las que no tenía capacidad de elección, en favor de otro puesto, desaparecido, que pretendía resucitar y, probablemente, disponer entre sus allegados cantábricos, las capitanías de mar.[598]

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



Fuente: elaboración propia con base en AGI, Indiferente General, 1867; 1868, 1869; 1870; 1871; 1872; 1873; 1874; 1875; 1877; 1878; 1879. «Relación de los últimos ejemplares que se hallan de los suplimientos de alféreces de la Armada de las Indias que se han concedido, y de lo que está resuelto en cuanto al tiempo que han de haber servido para poder ser sin suplimiento», s.f., AGI, Indiferente General, 1485. Y en los cedularios de armadas, AGI, Indiferente General, 2497; 2498; 2499; 2500; 2501; 2502; 2503; 2504; 2505; 2506; 2507 y 2508.

[598] Carta de Tomás de Larraspuru a Felipe IV, cabo de San Vicente, 13 de noviembre de 1626, AGI, Indiferente General, 1149.

Un análisis del perfil de los concesionarios de los suplementos de tiempo de servicio, sobre todo en la primera mitad del XVII, viene a subrayar ese perfil de «mozuelo» de calidad embarcado en la Armada de la Guarda y las flotas esbozado por Francisco de Tejada. En 1616, la Junta de Guerra de Indias concedió un suplimiento a Rodrigo de Monsalve y Saavedra, «caballero muy reconocido en Sevilla» e hijo de Gonzalo de Saavedra, criado de Juan de Austria. Monsalve, sin embargo, llevaba sirviendo como soldado en la Carrera de Indias apenas tres años y hecho dos viajes. Felipe III, al ser consultado por la Junta, cedió a su recomendación, apuntando a que se moderase este tipo de suplementos a fin de no rebajar la calidad de la suboficialidad de las compañías, «téngase la mano en estos suplementos, faltándoles tanto tiempo, pues es bien que entren en estos ejercicios con más experiencia».[599]

Ciertamente, muchos de los suplimientos recayeron en miembros de la oligarquía urbana hispalense o entre los círculos más prominentes del Consulado de Cargadores a Indias. Para los vástagos de estos grupos, el servicio en las armadas indianas pudo contemplarse como un escalón apropiado y factible en su *cursus honorum* al servicio del monarca.[600] Un año más tarde, otro suplimiento sería despachado a Juan de Avendaño, posiblemente familiar del prior del Consulado, Pedro de Avendaño Villela. Juan de Avendaño había servido también tres años, en este caso, como gentilhombre al lado del marqués de Cadreita y de soldado de la compañía de Juan de Salinas. No sería el único representante de esta familia que obtendría la alferecía por vía de suplimiento. En 1625, nuevamente Cadreita asentó plaza de alférez en la compañía del capitán Miguel de Redín a Íñigo de Avendaño, con el condicionante de obtener en el plazo de tres meses la aprobación del monarca. La Junta de Guerra de Indias constató que a Íñigo le faltaban por mucho los años de servicio que establecían las ordenanzas. Ahora bien, esos requisitos podían quedar en un segundo plano, atendiéndose a que Íñigo era hijo de Pedro de Avendaño Villela y sobrino de Juan de Villela, antiguo presidente del Consejo de Indias y en ese momento en el Consejo de Estado.[601]

Durante las primeras décadas del XVII, la ocupación de una alferecía puede haber sido también un puesto estratégico desde el que comerciar con las Indias. Alonso de Tapia y Vargas era hermano del cargador Juan de Tapia. Ambos hermanos poseían heredades de vino y aceite en el Aljarafe. En cualquier caso, desde la perspectiva de Alonso de Tapia, el añadir a su relación de servicios el paso por un alferazgo en la Armada de la Guarda era de lo más conveniente, y un hito hasta la consecución de la veeduría general de la formación (Heredia López, 2019c: 221-246). A la hora de discutirse en la Junta de Guerra de Indias si los peticionarios de los suplimientos eran merecedores de estos, con todo, no se tenía en cuenta simplemente su origen social, importando también los servicios de sus antepasados. Baltasar Benítez de la Cruz logró el suplimiento de sus años de servicio gracias a los méritos de su padre, Marcos de la Cruz, piloto mayor de la Armada de la Guarda y capitán de mar y

[599] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, abril de 1616, AGI, Indiferente General, 1868.
[600] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 7 de abril de 1617, AGI, Indiferente General, 1868.
[601] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 4 de abril de 1626, AGI, Indiferente General, 1870.

guerra, los mismos que ya le habían hecho ingresar de gentilhombre entretenido en los galeones.[602]

El elenco de suplimientos de tiempo para el desempeño de alferecías devela que el rey estaba por la labor –en determinadas circunstancias– de premiar discrecionalmente a algunos individuos con un puesto militar sin respetar las ordenanzas. Generales y capitanes pueden haberse visto conminados a aceptar en sus galeones a otros oficiales fruto del arbitrio del rey, y no solo a causa de la expedición de suplimientos. En 1634, Felipe IV ordenó al capitán general de la Armada de la Guarda, Antonio de Oquendo, que ni él ni el veedor Alonso de Tapia pusieran trabas a que Luis Francés, un oficial portugués aprobado por el Consejo de Guerra, desempeñase la alferecía de la compañía del capitán Pedro de Alcega.[603]

Pero la realidad es que esta emisión de suplimientos no afectó significativamente a la oficialidad superior, ya que muy pocos de estos alféreces acabaron saltando a las capitanías de mar y guerra de la Armada de la Guarda. Además, se da una paradoja, y es que los suplimientos convivieron con tentativas encaminadas a incrementar la destreza, especialmente náutica, de los alféreces de las compañías del Tercio de Galeones. Los llamados de Tomás de Larraspuru a no descuidar las alferecías coinciden con una consulta de la Junta de Guerra de Indias con fecha de 18 de noviembre de 1626. Los junteros solicitaban a Felipe IV que se readaptase lo estipulado en las ordenanzas respecto a los requerimientos para ser alférez a las particularidades de las armadas de la Carrera. Reproduciendo parcialmente el discurso de Larraspuru, la Junta de Guerra sostenía que, en la Armada de la Guarda, las capitanas y almirantas de las flotas y las naos de Honduras no bastaba con haber servido seis años para ejercer aptamente el cargo de alférez. Los candidatos debían acreditar varios años de experiencia en el mar, ante el riesgo de tener que verse obligados a tomar el mando del galeón de indisponerse el capitán y el «gran tesoro de V.M. y particulares» acarreado. Por ello, la idea, sancionada por Felipe IV, fue que, para su aprobación por la Junta de Guerra de Indias, los alféreces de las compañías del Tercio de Galeones, las capitanas y almirantas de las flotas, y las naos de Honduras acreditasen seis años de servicio militar, de los que cuatro habían de ser en la mar.[604] La medida, pese a su buena intención, no hubo de ser respetada, ya que Felipe IV la hubo de repetir cinco más años más tarde, en 1631, resaltando el carácter inexcusable de las aprobaciones por la Junta de Guerra de Indias. Los suplimientos dispensados suponían una contradicción del modelo meritocrático que había que arrostrar, aunque el rey insistía en su naturaleza excepcional, «he mandado suplir a algunas personas». La manera escogida era imponer más controles, competiendo ahora al general de la Armada de la Guarda decidir si los alféreces con suplimiento de la Junta de Guerra de Indias eran verdaderamente aptos y, en última instancia, aprobando o rechazando la toma de posesión de sus oficios.[605]

---

602 Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 4 de noviembre de 1634, AGI, Indiferente General, 1871.

603 Real cédula, Madrid, 28 de julio de 1634, AGI, Indiferente General, 2500, L. 16.

604 Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 18 de noviembre de 1626, AGI, Indiferente General, 1870.

605 Real cédula, Madrid, 2 de mayo de 1631, AGI, Indiferente General, 2499, L. 15.

El siguiente hito en la evolución de los alféreces de la Carrera de Indias se produciría con la publicación de las ordenanzas militares de 28 de junio de 1632. Dicho corpus normativo, en teoría, supondría un giro de ciento ochenta grados en el modelo de nombramiento, arrebatando la que había sido una de las preeminencias de los generales, seleccionar a los alféreces de las diversas compañías. En adelante, siempre respetándose las ordenanzas y previa aprobación de la polisinodia,[606] sería potestad de los capitanes escoger a sus lugartenientes.[607] Las nuevas ordenanzas, de carácter general y aplicables a todos los ejércitos y armadas de la Monarquía, compendiaban y daban carta de sanción a la experiencia acumulada por los soldados del rey en las décadas pasadas. En la Carrera, hasta la fecha, aunque en los generales recaía la decisión última de nombrar los alféreces de las compañías, dicha aprobación parece haber sido a veces la mera confirmación, consensuada, del sujeto propuesto por el capitán de la compañía. En 1623, Diego de Contreras rogaba a la Junta de Guerra de Indias que se le expidiese un suplimiento habida cuenta que el capitán Bernardino de Lugo le había nombrado alférez de su compañía y galeón.[608] Seguramente, el capitán de mar y guerra no hubiera entregado la bandera de su compañía a un individuo sin el consentimiento del capitán general de la Armada de la Guarda. En cuanto a los sargentos, las ordenanzas establecían que los soldados nombrados por el capitán para este puesto tuvieran, exactamente, los mismos años de servicio que los alféreces.[609]

La trayectoria normativa del aparato militar de la Carrera de Indias y la casuística atestiguan que ni la autoridad de los generales fue disminuida ni los presupuestos meritocráticos fueron obedecidos siempre. En 1639, el secretario Fernando Ruíz de Contreras, en nombre de la Junta de Guerra de Indias, tuvo que recordar a los oficiales de la Armada de la Guarda que no inscribieran en los libros de sus oficios por alféreces y sargentos a individuos que carecieran de la experiencia marcial y naval requerida –seis años de servicio, cuatro de ellos navegando– pese a que lo mandasen los generales.[610] Realmente, la mano de los generales era muy larga, pese a lo que no es posible asociar automáticamente a sus nombramientos una menor carga meritocrática. Simplemente, alferecías y sargentías se vendían, contraviniendo las ordenanzas de 1632, «que muchas veces se ha hecho, convirtiendo, lo que es reputación, en granjería, dándolas, y quitándolas muy a menudo por dinero, ruego, favor y otros respetos».[611] En 1640, haciendo caso omiso de los recientes ordenamientos del Consejo de Guerra y la Junta de Guerra de Indias, el general Jerónimo Gómez de Sandoval, aparte de,

606 «Real ordenanza de 28 de junio de 1632…», punto 27. Veitia Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales…*, L. II, Cap. II, punto 15, 34.

607 «Real ordenanza de 28 de junio de 1632…», punto 29. Veitia Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales…*, L. II, Cap. II, punto 18, 35.

608 Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 23 de agosto de 1619, AGI, Indiferente General, 1869.

609 Real ordenanza de 28 de junio de 1632…», punto 26. Veitia Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales…*, L. II, Cap. II, punto 21, 36.

610 Veitia Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales…*, L. II, Cap. II, punto 16, 34.

611 «Real ordenanza de 28 de junio de 1632…», punto 29.

cómo se ha visto, poner en almoneda la sargentía mayor del Tercio de Galeones, vendió un par de alferecías y una sargentía.[612]

Desde 1635, generalatos, almirantías y capitanes de mar y guerra pasaron a ser añales, medida que, no en vano, buscaba descabezar la utilización de los puestos militares en el seno de los galeones como plataformas desde las que realizar un comercio ilícito. La nueva disposición, indirectamente, modificó una vez más el régimen de nombramiento de alférez de cada compañía y, lo que es más, atestiguó las aspiraciones soterradas de los subalternos de los cabos de galeones. Tres años después de convertirse en añales las capitanías de mar y guerra, se suscitó entre los oficiales del sueldo de la Armada de la Guarda la duda de si habían de sentar plaza al nuevo alférez nombrado por el capitán Álvaro de Silva, removiendo al designado por el capitán anterior, el alférez Bartolomé de Osuna; o, por el contrario, mantener en el puesto a Osuna, quien no había cumplido aún los tres años de servicio en su alferecía, como indicaban las ordenanzas. La Monarquía subrayaría en 1638,[613] y nuevamente en 1650, que un capitán de mar y guerra añal no tenía derecho a remover de su compañía al alférez designado por su antecesor de no haberse cumplido los tres años preestablecidos de disfrute en propiedad de la alferecía para su titular.[614] Las reales cédulas de 1638 y 1650 constituían una seria contrariedad para los capitanes de mar y guerra, para quienes la asunción de una capitanía en régimen de préstamo era el preámbulo de una espiral venal que afectaba a todo el escalafón por debajo de él.

Semejantes ventas compensaban algo de la capitalización suministrada por los militares-empresarios de la segunda mitad del XVII al aparato defensiva. No obstante, los puestos recaían en personas de confianza del cabo y revestían un componente estratégico y comercial. El valor de alferecías y sargentías yacía en que deparaban un control de determinados espacios dentro del galeón, como los camarotes, y, particularmente, los ranchos, lugares de la embarcación reservados a la suboficialidad y la soldadesca susceptibles de albergar productos de contrabando.

Las ventas de los cargos de alférez, sargento, cabos de escuadra y hasta contramaestre no solamente rentabilizaban la primacía jerárquica del capitán de mar y guerra sobre la integridad del galeón, mercantilizándolo, sino que aseguraban la lealtad de esta suboficialidad, realmente criados y allegados. En los cincuenta, el capitán de mar y guerra Diego Ponce de León admitía que, desde que gobernaba su compañía, había hecho a su hermano, Francisco Ponce, alférez de ella, y entregado la jineta de sargento –así como los puestos de cabos de escuadra– a hombres de su entera confianza. A decir de Diego Ponce de León, eran «las personas más beneméritas para las dichas plazas». En contraposición, ahora que había de ceder tanto el galeón de la Armada de la Guarda como su compañía al nuevo titular, se resistía a que este nombrase nuevos oficiales. Diego Ponce de León anunciaba que las remociones serían en perjuicio de Felipe IV, pues su sucesor vendería las plazas, incluida la de alférez, al mejor postor,

---

612 Memoria de los aprovechamientos ilícitos que ha tenido este viaje el general de los Galeones, de que no se ha valido hasta ahora otro ningún general», 1641, AGI, Indiferente General, 762.

613 «Veitia Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales…*, L. II, Cap. II, punto 17, 35.

614 Real cédula, Madrid, 1 de marzo de 1650, AGI, Indiferente General, 2502, L. 22.

beneficiándolas.[615] Ponce de León, tácitamente, estaba reconociendo, por un lado, que las ordenanzas distaban de ser acatadas. Pero, por otro, daba por cierto que ni la suboficialidad nombrada por él aceptaba de buen grado perder unas plazas por las que es posible que hubiera pagado. A fin de cuentas, si, a excepción de él, se mantenía el organigrama de oficiales diseñado por él, podría seguir utilizando el galeón como plataforma comercial. En la sumaria de la visita del licenciado Menéndez de Porres y Avilés a la Armada de la Guarda del general Manuel de Bañuelos, regresada a España en 1665, varios soldados y artilleros confirmaron que diversas plazas eran vendidas por los cabos de galeones (alférez, 1.500-2.000 pesos; sargento, 1.200-1.000; cabos de escuadra, 400-200; contramaestre, 1.500-1.000).[616]

[615] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 9 de mayo de 1651, AGI, Indiferente General, 1484.
[616] Sumaria de la visita, cuaderno 1º, Sevilla, 30 de diciembre de 1665, AGI, Escribanía, 1156A.

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 Paddu, 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.

formó con apuntar que se exigía que fuese español,[619] de al menos dieciocho años y con la fortaleza física suficiente como para sostener un arcabuz.[620] En cuanto a los autores de las compilaciones legislativas, se limitaron a repetir convencionalismos que indiferenciaban al recluta de la Carrera de otros soldados de la Monarquía, que siendo voluntario no fuera persona de mal vivir[621] ni estuviere afectado por taras ni enfermedades como la lepra o el ergotismo.[622]

A resultas de lo anterior, únicamente la documentación archivística puede proporcionar resultados fructíferos. Sin embargo, las decepciones no quedan aquí, puesto que, al menos la información más técnica y sistemática, esto es, el origen, edad y aspecto del soldado, se hallaba en los libros de los oficiales del sueldo –fundamentalmente los veedores y contadores de la Armada de la Guarda–, los cuales están perdidos. Estos libros verificaban diversos procesos de control de la tropa, como los socorros y pagamentos, atestiguando la correcta financiación de la gente de guerra ante la Casa de la Contratación y/o los administradores de los asientos de la avería. Por lo común, solamente accidentalmente se ha conservado documentación emanada de estos libros o paralela a ella. En 1622, naufragó en los cayos de Matacumbe de la Florida el galeón de la Armada de la Guarda, Santa Margarita, el cual iba guarnecido por la compañía de infantería del capitán Bernardino de Lugo. Como se aprecia en el Gráfico 16, los oficiales del sueldo elaboraron una relación de fallecidos y supervivientes, incluyendo su naturaleza. Más de la mitad de esa compañía del Tercio de Galeones –muy mermada de efectivos a su retorno a España– era oriunda de la Andalucía Occidental. Sus integrantes habían, al momento de alistarse y ser preguntados a cuenta de su origen por el contador o el veedor, respondido proceder de distintos núcleos urbanos de la Andalucía Occidental, en su mayoría muy próximos a la fachada atlántica: Sanlúcar de Barrameda, Ayamonte, Sevilla, Morón de la Frontera, Niebla, Arcos, Carmona o Burguillos.[623] Estas localidades del litoral del golfo de Cádiz o adyacentes a él confirman una de las hipótesis más habituales de la nueva historia militar española, esto

[619] Veitia Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales…*, L. II, Cap. II, punto 48, 43-44. La idea de que el soldado del Tercio de Galeones había de ser español era recordada por Miguel de Echazarreta al secretario Antonio González de Legarda, carta de Miguel de Echazarreta a Antonio González de Legarda, cabo de San Vicente, 13 de noviembre de 1626, AGI, Indiferente General, 1149. En 1662, el joven flamenco Jacobo Antonio Male, asentado en Cádiz desde los siete años, remitía un memorial a la Junta de Guerra de Indias mediante el que solicitaba ingresar en la «milicia marítima», sentándole plaza de soldado el veedor y contador de la Armada de la Guarda en una de las compañías del Tercio de Galeones. El secretario Juan de Subiza pidió informe a la Casa de la Contratación, preguntando a su vez los jueces oficiales a los oficiales del sueldo de los galeones de la plata. En apariencia, veedor y contador fueron tajantes, «por diferentes órdenes de V.M. está prohibido el que ningún extranjero pase a las Indias ni comercie en ellas, y que en esta consideración no se sienta plaza para servir en la Armada de la Guardia de las Indias a persona que no sea natural de estos reinos». En consecuencia, la Sala de Gobierno de la Contratación rogaba que la Junta de Guerra de Indias denegara tal pretensión a Jacobo Antonio Male. Carta de los jueces oficiales de la Casa de la Contratación a Felipe IV, Sevilla, 28 de marzo de 1662, AGI, Indiferente General, 1487.

[620] Veitia Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales…*, L. II, Cap. II, punto 38, 40.

[621] *Recopilación de leyes de los reynos de las Indias*, Tomo III, Libro IX, Título XXI, Leyes 18 y 24.

[622] *Recopilación de leyes de los reynos de las Indias*, Tomo III, Libro IX, Título XXI, Ley 22.

[623] «Relación de la gente de mar y guerra y pasajeros que se ahogaron en los galeones de plata nombrados Nuestra Señora de Atocha, almiranta de la flota de Tierra Firme, y Santa Margarita […]», AGI, Indiferente General, 1144.

es, que el soldado de la Monarquía era un recluta, por lo general, originario de un entorno urbano (Thompson, 2003: 17-38; Rodríguez Hernández, 2011: 318-319).

De hecho, los soldados de la Carrera eran, de acuerdo a su naturaleza urbana, muy parecidos a sus homólogos franceses de la Guerra de los Treinta Años, más de la mitad de ellos levantados en las ciudades (Chaboche, 1973: 10-24). Esta instantánea queda corroborada igualmente por las declaraciones en 1629 de Medina Sidonia a Fernando Ruíz de Contreras, secretario de la parte del Perú, «esta gente que sirve en la Carrera de Indias es la más de estos lugares de la costa, adonde tienen sus casas».[624]

Esta preponderancia de soldados oriundos de la Baja Andalucía se repite sin solución de continuidad en el transcurso de la centuria. En 1646, cuando el Tercio de Galeones fue incluido entre la infantería embarcada en la Armada del Mar Océano que pasó al Mediterráneo, una relación de los fallecidos elaborada por Francisco Salmón dibuja un paisaje muy similar al de dos décadas atrás. De los 60 infantes desaparecidos, el 57% era natural de la Baja Andalucía; el 18% castellanos; en cuanto al 10%, eran soldados vascos y navarros; un 5% de Galicia y otro tanto de localidades pertenecientes al reino de Granada; un 3% extremeños; y, a modo de anécdota, había incluso un soldado que había afirmado ser de los Países Bajos españoles.[625]

Esta presencia de soldados de los núcleos urbanos andaluces atlánticos podía ser, si cabe, más abrumadora en la segunda mitad del XVII, como atestigua otra relación de los soldados fallecidos y/o cautivos en Tánger tras la captura por los piratas en 1665 del navío San Hilarión, patache de la Margarita, capitaneado por Fernando Carlos de Montellano. En este particular, la nave – de un incuestionable interés comercial– era guarnicionada por una compañía de infantería completa más ramos de soldados de otras banderas. Lo cierto es un 66% de los 64 soldados enganchados y registrados en la última muestra efectuada en La Habana apuntaron ser naturales de poblaciones de la Baja Andalucía. Y lo que, como se verá, es bastante significativo, 17 de 42, en torno al 40% de los andaluces occidentales alistados, tenían por patria Cádiz, Jerez de la Frontera, El Puerto de Santa María o Sanlúcar de Barrameda.[626] El gran número de gaditanos estaba en correspondencia con la naturaleza del propio cabo de la nave, Fernando Carlos de Montellano, originario de Cádiz.[627]

---

[624] Carta de Medina Sidonia a Fernando Ruíz de Contreras, Sanlúcar, 22 de abril de 1629, AGI, Indiferente General, 1153.

[625] «Relación por menor de los entretenidos, infantería y gente de mar que murieron en la Armada del Mar Océano este presente año así en el viaje que hizo a las costas de Italia, como después de haber vuelto a la bahía de Cádiz. Todo hasta once de noviembre de 1646 que se ajusta esta relación en esta manera», Francisco Salmón, Cádiz, 30 de diciembre de 1646, AGS, Guerra Antigua, 3254.

[626] «[…] Y la infantería, oficiales de mar y guerra, marineros, grumetes y pajes que parecieron en la visita y muestra que se pasó en el dicho viaje en 30 de junio de este año viniendo navegando desde La Habana a España, y los que consta murieron en la dicha refriega por información que presentaron sus herederos en el pagamento general que se hizo a la dicha gente de la Armada [de la Guarda] son los siguientes con distinción de cada cosa, y de los que vinieron huidos desde Tánger, donde llevaron los moros el dicho patache, que se presentaron en el dicho pagamento», Sevilla, 10 de octubre de 1665, AGI, Indiferente General, 780.

[627] Testamento de Fernando Carlos de Montellano, Cádiz, 26 de diciembre de 1673, AHPC, PC, 5066, ff. 397r-402v.

Gráfico 16

Procedencia regional de los soldados de una compañía del Tercio de la Armada de la Guarda en 1622

Fuente: Elaboración propia sobre AGI, Indiferente General, 1144. Hernández Rodríguez, 2021b: 2041-2056.

Respecto a la edad de los enrolados de las compañías, la documentación e información disponible es, desgraciadamente, fragmentaria. Las investigaciones más recientes tienden a destacar genéricamente la juventud de los reclutas de los tercios. Más de la mitad de estos habría presentado un arco de edades comprendido entre los 14 y los 25 años (Rodríguez Hernández, 2011: 319), si bien se ha defendido un proceso de envejecimiento del infante español de la Casa de Austria en los años veinte (Thompson, 2003: 17-38). Al igual que en el caso de las naturalezas, sería muy complicado analizar la evolución de la edad del soldado de la Carrera de Indias a lo largo de las décadas del XVII, ya que los oficiales del sueldo no siempre consignaban exhaustivamente la edad de los enganchados. La compañía de Miguel de Echazarreta, gobernador del Tercio de la Armada de la Guarda en 1627, constaba de unos 76 hombres sin contar la primera plana. Solamente 56 de los soldados detallaron su edad, y de estos, el 67% de los efectivos tenía entre 18 y 25 años, mientras que el aproximadamente un 23% estaban en los 26 a 30 años.[628]

Que la edad de los soldados de la Carrera estuviera, aparentemente, en sintonía con la de sus colegas del ejército de Flandes o la Armada del Mar Océano es del todo comprensible. Antes siquiera de realizar cualquier juicio en relación con la calidad y la destreza del infante embarcado es preciso detenerse en las condiciones sanitarias, higiénicas y penalidades que la gente de guerra –como el marinaje o los artilleros– debían padecer. Hay que tener en cuenta que la duración de las navegaciones transatlánticas de las armadas de la Carrera de Indias era, de por sí, una prueba

[628] Compañía de Miguel de Echazarreta, 1627, AGI, Consulados, L. 493.

de resistencia física. De normal inciertas y sujetas a una miríada de contingencias, el viaje de Cádiz a Veracruz se cifraba en unos 80 días, pudiendo durar de entre los 50 a los 150 días. El tornaviaje de San Juan de Ulúa a la Península rondaba los 128 días en el océano, con mínimos de 70 días de singladura y máximos de 298. Similares tiempos manejaba la Armada de la Guarda y la flota de Tierra Firme de España a Portobelo (Bustos Rodríguez, 2005: 65-66). Entremedias, las enfermedades estaban al acecho. Aunque el escorbuto no atacó comúnmente a las tripulaciones españolas, no era la única afección a la que temer, agregándose entre el elenco mortal el tifus, la fiebre amarilla o la peste. Y es que merece la pena no olvidar que el buen estado de salud de las formaciones navales no era un asunto menor, dado que armadas y flotas eran conectoras intercontinentales, portando marineros y soldados agentes patógenos con capacidad en poco tiempo de segar la vida de la mayoría de sus compañeros del contingente o eliminando todo rastro de vida en los puertos de recalada. Cuando a la altura de mayo de 1649 se preparaban las flotas y armadas de ese año –finalmente suspendidas– en mitad del mayor episodio de peste bubónica experimentada por Sevilla en toda la centuria, el Consejo de Indias trataba de rememorar cómo sus antecesores habían procedido durante los contagios de la década de los noventa del siglo XVI. Era importante que los jueces oficiales de la Casa de la Contratación fueran sacados rápidamente de la urbe infectada, y que la gente de mar y guerra se reclutase de lugares donde no se hubiera extendido el mal. La soldadesca tenía que estar sana, pero no menos los bastimentos con los que se alimentase en el océano. A fin de evitar la propagación, el Consejo de Indias ordenaba a las autoridades hispalenses «que los vinos y aprestos y bastimentos se recojan de lugares donde haya sanidad, y el bizcocho procuren sea de trigo que no haya entrado en Sevilla». No obstante, como era de esperar que parte de la galleta se produjera en los hornos de la capital, esta había de ponerse en cuarentena en el campo antes, «y se purifique y pierda cualquier accidente que se le haya pegado, que siendo cosa almacenada y no de uso, ni estar, como se cree, infeccionado el aire, se puede esperar que no habrá recibido contagio alguno». Desde Madrid también se exhortaba a las justicias locales de los lugares libres del contagio por donde hubieran de transportarse o embarcarse los bastimentos y pertrechos para carenas a que no interpusieran trabas a la operación pese al temor del común. Asimismo, en previsión de que, finalmente, la peste se infiltrase entre los tripulantes de la flota, un navío zafo acompañaría a los galeones funcionando como hospital de atención y cuarentena de los enfermos, albergando las medicinas con que combatir a la muerte negra.[629]

Los historiadores han puesto énfasis en el celo de la Casa de la Contratación o los administradores de la avería en el bastimentado de las tripulaciones de las armadas. Los galeones de la Armada de la Guarda solían, por ejemplo, llevar suficiente agua, aunque Hamilton halló una excepción, 1631, cuando cada hombre recibió apenas dos litros (Hamilton, 1929: 430-450). Por su parte, Rahn Phillips ha sostenido que las raciones ricas en calorías suministradas a la gente de mar y guerra de la Carrera de Indias –descontando, por supuesto, la oficialidad, la cual disponía de los insumos

[629] Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 7 de mayo de 1649, AGI, Indiferente General, 766.

de sus propios aprovechamientos– era muy superior a la alimentación de la mayoría de campesinos contemporáneos, aventajando por si fuera poco las recomendaciones de consumo diario de proteínas ofrecidas en 1974 por la Organización para la Alimentación y la Agricultura de las Naciones Unidas (Rahn Phillips, 1991: 257-258). Es muy posible que los datos teóricos recopilados por esta y otros estudiosos se cumplieran unas veces y se conculcasen otras tantas (Pajuelo Moreno, 2021: 294-304), fruto en ocasiones de accidentes varios.[630] Es célebre el suceso de 1622, cuando en uno de los galeones de la malhadada armada de aquel año se contabilizaron –se ignora por medio de qué método– 2.000 ratas que agotaron las provisiones. La realidad es que la profesión de militar en la Carrera de Indias, si ya era dura para la oficialidad, peor aún lo era para los soldados. En 1602, los soldados de la Armada de la Guarda de Luis Fajardo retornaron a Andalucía en primavera. La idea era que su estancia en tierra no se demorase en exceso, pues las autoridades pensaban reembarcarlos al poco tiempo en la formación de aquella anualidad, los galeones de la plata comandados por Luis de Córdoba. Pero este general no se hacía ilusiones acerca del estado de salud de aquella soldadesca, a los que sin haberlos visto anticipaba «enfermos», luego de haber soportado 71 días de navegación pese a que los bastimentos con los que estaban avituallados para su regreso estaban calculados para únicamente 60. A consecuencia de la peste que había asolado el reino de Sevilla, apenas había infantería que reclutar, los hombres de Fajardo eran indispensables, siendo asimismo una temeridad mantener en los galeones el personal en nómina. Bajo la óptica de Córdoba y Sotomayor, los calores andaluces de la primavera y la suciedad acumulada en los bajeles perfectamente estaba en condiciones de arruinar la partida de su armada,

> no habiendo gente suficiente de infantería para esta Armada [de la Guarda], recoger la que viene para ello en los navíos sería pudrirlos en la suciedad de los soldados en las cubiertas, y gastar el bastimento, y enfermar la gente por los grandes calores que hace de quince días a esta parte.[631]

Efectivamente, cuando el presidente de la Casa de la Contratación, Bernardino de Avellaneda, examinó a los *milites* de Luis Fajardo, certificó cómo habían llevado a cabo el tornaviaje «con mal recado de bastimentos y agua», conviniendo que, en un periodo de elevados salarios a cambio de los trabajos agrícolas, buen número de soldados del Tercio de Galeones eran «muchachos muchos y gente perdida y maltratada toda». Quiénes si no iba a estar dispuestos a emprender el viaje a las Indias, yendo casi desnudos en los navíos aguantando climas tan diferentes.[632] El experimentado militar y hombre de estado no andaba errado. Los puertos americanos, en especial Portobelo y San Juan de Ulúa, ese «cementerio de españoles», con sus condiciones

[630] A finales de la década de los cincuenta, Diego de Ibarra se quejaba de la calidad de las vituallas suministradas a los soldados. «Cuentas de Esteban de Ayalde de 1658 y 1659. Son las que dio de la armada del cargo de don Diego de Ibarra», AGI, Contratación, 3764.

[631] Carta de Luis de Córdoba y Sotomayor a Felipe III, 23 de marzo de 1602, AGI, Indiferente General, 1118.

[632] Carta de Bernardino de Avellaneda a Felipe III, Sevilla, 9 de julio de 1602, AGI, Indiferente General, 1118.

insalubres, eran trampas mortales que igualaban a los componentes de las armadas, desde los prominentes generales a los humildes soldados, pasando por acaudalados cargadores a Indias que personificaban el éxito social en Cádiz o Sevilla (Díaz Blanco y Hernández Rodríguez, 2022: 103-132).

Si la monótona vida en las naves –regida por la instrucción, la limpieza y cuidado de las armas, los alardes o revistas de la oficialidad a la tropa, y el omnipresente juego, con preferencia por los dados, la taba y la baraja– (Pazzis Pi Corrales, 2006: 101-134) ya entrañaba sus vicisitudes, la expectativa de ser introducidos en los castillos de Portobelo o Veracruz eran aún menos halagüeña. En 1639, los capitanes de las compañías del presidio de Cádiz, en representación de sus soldados, elaboraron un memorial dirigido al capitán general del Mar Océano y Costas de Andalucía.[633] El IX duque, tras comprobar su contenido, a su vez, lo remitió al Consejo de Guerra con una misiva adjunta de su puño y letra que refrendaba la petición de sus subordinados.[634] Literalmente, los guardianes de los tesoros de la Nueva España se quejaban de la miserable situación que padecían en aquella llave del virreinato. En la «fuerza de San Juan de Ulúa» –por aquellas fechas una isla separada de la Veracruz– no había comodidades siquiera para veinte hombres que aterrizasen de la capitana y la almiranta, teniendo los víveres vendidos allí unos elevados precios inasumibles para la gente de guerra de las naves y sin que el castellano de San Juan de Ulua les dispensara ayuda alguna.

De hecho, las fortificaciones veracruzanas gozaban de unas infraestructuras como poco tan precarias como las de Santa Catalina en Cádiz, no teniendo los suelos el mínimo entarimado. Fruto de lo anterior y de la naturaleza adversa de la plaza, oficiales y soldados de la flota de Nueva España tomaban la decisión primero de cruzar a Veracruz, hospedándose en las casas alquiladas por los vecinos. La renta parece haber sido, a juzgar por el relato de los soldados procedentes del presidio de Cádiz, mucho más alta que lo que podían permitirse en virtud de sus salarios de la avería y del rey. Lo más lacerante era el agravio comparativo que suponían las cuatro compañías de infantería colocadas de presidio por el virrey de México, las cuales les doblaban en salario y, encima, tenían derecho al alojamiento proporcionado por los habitantes de Veracruz. El ascendiente de los Medina Sidonia sobre los capitanes y soldados de la flota de Nueva España, como se ha demostrado en páginas previas, era profundo y explicativo quizás de la réplica del resto de autoridades. Felipe IV había expedido dos cédulas a los generales de la flota de Nueva España mandando que los vecinos de la plaza mexicana dotasen a los soldados de la capitana y almiranta de un alojamiento equivalente al de las cuatro compañías virreinales, pero los generales no habían hecho entrega al virrey de semejantes disposiciones. Evidentemente, los altos mandos de la flota tenían poco o ningún interés por socorrer a unos soldados sobre los que su influencia palidecía en comparación con la ostentada por los capitanes generales del Mar Océano y Costas de Andalucía. La desasistencia a los soldados estaba, en palabras de los capitanes de las compañías del

[633] Carta de los capitanes del presidio de Cádiz a Medina Sidonia, Cádiz, s.f., AGS, Guerra Antigua, 1291.

[634] Carta de Medina Sidonia a Felipe IV, Sanlúcar, 31 de julio de 1639, AGS, Guerra Antigua, 1291.

presidio de Cádiz, fomentando que los soldados de las flotas abandonasen Veracruz, desertando e internándose en el virreinato.[635]

La memoria de los capitanes del presidio de Cádiz metidos en las capitanas y almirantas de las flotas, naturalmente, está sujeta a múltiples interpretaciones. Sería lícito cuestionarse si, en verdad, el objetivo de Medina Sidonia, de los capitanes de la flota y, por extensión, de buen número de los soldados era precisamente abandonar los navíos y los muros de San Juan de Ulúa para aventurarse en el altiplano mexicano. Pero, de cualquier manera, el reclamo de los militares de la formación novohispana no dejaba de ser ilustrativo en torno al pernicioso impacto para la salud de los soldados de la estadía en los enclaves indianos, máxime cuando su físico estaba ya quebrantado por la recia vida en los buques. Y, claramente, un emplazamiento malsano como Veracruz se cobraba sus víctimas. En 1660, el virrey de Nueva España, Francisco Fernández de la Cueva, duque de Alburquerque, daba cuenta de haber tenido preparada ese verano la bajada de la plata mexicana a las cajas reales de Veracruz junto con el bizcocho para el avituallamiento de la flota del general Adrián Pulido Pareja, arribada a aquellas costas el 28 de julio. En palabras de Alburquerque, todo estaba prevenido para que la salida hacia España de Pulido Pareja y su convoy no se hubiera demorado más allá del 7 de septiembre. Sin embargo, todas las prevenciones consabidas se vinieron abajo cuando sobre la gente de mar y guerra –incluyéndose el desafortunado Pulido Pareja– se abatió un contagio, al que el virrey encontraba respuesta. La flota había llegado demasiado tarde al virreinato, anclada en los meses de agosto y septiembre, justo los de mayores precipitaciones y bochorno, el caldo de cultivo ideal para la diseminación de enfermedades entre la debilitada gente de guerra,

> […] Que pudiese salir de aquel puerto [de Veracruz] para estos reinos [de España] a los principios de septiembre del año pasado, que no se pudo lograr por la enfermedad que sobrevino a la gente de la flota, ocasionada de haber llegado a la Veracruz tan tarde que no pudo volver a salir antes de entrar los meses de agosto y septiembre. Que son los más peligrosos en aquel temple y, particularmente, para los que van de España, como se experimentó en diferentes ocasiones.[636]

El saldo de la expedición de Pulido, amén del retorno con retraso de la flota en septiembre de 1661 a La Coruña, fue el óbito de uno de los mandos de más veteranía de la Carrera de Indias y, más aún, que otros 400 infantes, artilleros y marineros corrieran idéntico destino a su comandante.[637] Esta salvedad, la de que la enfermedad y la muerte producto de esta, de los naufragios y de los combates –un hijo de Tomás de Larraspuru, Nicolás, murió peleando contra los holandeses en 1638 al lado del general Carlos de Ibarra–[638] estaban a la orden del día en la conciencia de los integrantes del Tercio de Galeones, de las compañías de las capitanas y almirantas de las flotas de Nueva España y Tierra Firme, o las naos de Honduras. Y, aun a sabiendas de esto,

---

635 Carta de los capitanes del presidio de Cádiz a Medina Sidonia, Cádiz, s.f. Carta de Medina Sidonia a Felipe IV, Sanlúcar, 31 de julio de 1639, AGS, Guerra Antigua, 1291.

636 Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 10 de mayo de 1661, AGI, Indiferente General, 776.

637 Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 10 de mayo de 1661, AGI, Indiferente General, 776.

638 Bienes de difuntos. Nicolás de Larraspuru, AGI, Contratación, 398A, nº 1, r. 4.

la militancia en estas banderas que atravesaban año tras año el océano Atlántico fue popular tanto entre personajes de una condición social más que respetable, como entre elementos de los grupos subalternos de la sociedad o, inclusive, atrayendo a miembros de la clerecía. Uno de los testimonios más esclarecedores del grado de aceptación cosechado por los embarques en la Armada de la Guarda como soldado se encuentra en la pluma de Luis Vélez de Guevara. Al describir cáusticamente la Sevilla barroca desde las alturas, en su repaso de tipos costumbristas –y de un imaginario colectivo hoy perdido– al escritor andaluz no se le olvidó recoger a este infante, «y doña Tomasa, no olvidando los desaires de don Cleofás, trataba con otra requisitoria de venir a Sevilla, con un galán nuevo que tenía, soldado de los galeones».[639]

A fin de cuentas, una minoría reseñable hidalgos e individuos de extracción nobiliaria –aquellos que ascendieron a las capitanías de mar y guerra del Tercio de la Armada de la Guarda, o a las alferecías de esas compañías de infantería– sirvieron por algún tiempo de soldados rasos. Soldados de la Carrera fueron también, después de todo, individuos próximos al Comercio, a los altos mandos del dispositivo militar y a la oligarquía hispalense como Juan Ruíz de Contreras, Rodrigo de Monsalve y Saavedra, Juan de Avendaño, Íñigo de Avendaño, Alonso de Tapia y Vargas, Juan Velázquez de la Cueva, Fernando de Casaus o Juan de Pineda.

Esta incipiente trayectoria como infantes de la Carrera de Indias de los que, a menudo, eran hijos de oficiales de la Casa de la Contratación o cargadores a Indias infiltrados entre la gente de guerra de las armadas continuaría repitiéndose en la segunda mitad del XVII. En 1685, por ejemplo, Pablo Vizarrón –un hombre de negocios navarro que ocupaba una de las regidurías de El Puerto de Santa María–[640] reconocía haber servido como soldado y arcabucero de una de las compañías del Tercio de Galeones por espacio de 102 meses continuos, habiendo surcado el océano hacia Tierra Firme con los galeones en cuatro viajes hasta que la salud se lo impidió.[641] No era el único cargador con un supuesto pasado militar, pues Juan José de la Bárcena, cargador e hijo de cargadores, empezó su carrera en la milicia como soldado en la Armada de la Guarda antes de alcanzar la capitanía del patache de la Margarita y la gobernación de Yucatán. En puridad, el servicio al monarca como humilde soldado da la impresión de haber comportado, en el espacio atlántico del XVII, importantes oportunidades de promoción social y movilidad para personajes no siempre poseedores de grandes medios. Pedro Sánchez Páez, un simple artillero del presidio de Puerto Rico, llegó a esa isla caribeña en 1633 como parte de la infantería que trajo consigo el marqués de Cadreita para expulsar a los enemigos de San Martín. Sánchez Páez decidió no volver a Castilla, afincándose como soldado en San Juan para, más adelante, a partir de 1650, ocupar plaza de artillero en aquel bastión. A los 70 años, medio ciego y con nueve hijos, solicitaba al rey una plaza muerta que fuera heredada tras su muerte por el marido de una de sus hijas.[642]

---

639 Luis Vélez de Guevara, *El Diablo Cojuelo*, Madrid, Cátedra, 2018 [1641], 144.

640 Sobre esta familia de hombres de negocios, Iglesias Rodríguez, 1991.

641 Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 12 de mayo de 1685, AGI, Indiferente General, 1879.

642 Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 6 de octubre de 1682, AGI, Indiferente General, 1878.

Otros camaradas de Páez con más recursos avistaban el oficio como un trampolín aún más potente. Tomás Freire de Somorrostro inició su andadura de soldado en la Armada de la Guarda y las flotas para, seguidamente, en apenas seis años, alzarse con una capitanía del presidio de Cádiz a fines de la centuria lo que, automáticamente, lo catapultó a las flotas de Nueva España. En el segundo viaje como capitán a México, hacia 1681, el virrey conde de Paredes le concedió una patente para reclutar en calidad de capitán una compañía de socorro a las Filipinas en Puebla de los Ángeles. Entregada la bandera al cabo que se embarcaría con ella al Oriente, fue reformado. Aquel, sea como fuere, no fue el epílogo de la aventura de Freire en Nueva España, puesto que merced a un donativo gracioso de 21.000 pesos consiguió hacerse con el corregimiento de Zacatecas.[643]

No cabe duda de que había soldados y soldados, pero todos, cada uno con sus medios, concebían las armadas como «espacios de servicio» en posición de granjearles un ansiado acrecentamiento social. Quizás uno de los ejemplos más espectaculares de la madeja de intereses que se ocultaban tras la figura del soldado sea la de Cipriano de Alberro. Referirse a la persona de Cipriano, con todo, requiere centrar la mirada primero en su padre, Francisco de Alberro. Francisco, natural de Fuenterrabía –como tantos otros oficiales de las armadas del siglo XVII– escaló hasta la cima, uno por uno, muchos de los puestos que estructuraban el aparato militar de la Carrera de 1646 en adelante: oficial mayor de la Mayordomía de la Artillería de Sevilla, pagador de la Artillería, proveedor general de las armadas y flotas de las Indias, pagador y receptor de la avería, contador de cuentas de la avería, juez oficial de la Casa de la Contratación a partir de 1665 y, compaginando este último cargo, veedor de la Artillería de las armadas de Indias en 1672. Por último, obtendría en 1675 la capitanía general y gobernación de Venezuela.[644] Este meteórico ascenso fue resultado seguramente de las buenas partes de Alberro, pero también de determinados servicios o donaciones graciosas (Díaz Blanco, 2017: 471-492) –28.000 pesos, como mínimo, por el gobierno de Venezuela– (Schäfer, 2003 [1935-1937]: 485) y, no en menor medida, de sus alianzas y conexiones en la Corte, como la amistad manifestada con el secretario del Consejo de Guerra, Jerónimo de Ortega.[645] Pues bien, Francisco de Alberro no hubo de tener excesivos remordimientos en que su vástago, Cipriano, sirviera al rey inicialmente como soldado arcabucero en el Tercio de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias por 89 meses –unos siete años– desde febrero de 1667 hasta agosto de 1674. Durante ese intervalo, Alberro militó en varias compañías y bajo la dirección de diversos capitanes de mar y guerra, Francisco Martínez de Granada, Luis de Alarcón, Cristóbal del Castillo y Antonio de Laiseca Alvarado.[646] A las órdenes de este último ya como primer cabo de escuadra. Curiosamente, tenía

[643] Consulta de la Cámara de Indias, Madrid, 30 de marzo de 1683, AGI, Indiferente General, 1879.

[644] «Relación de los servicios de don Francisco de Alberro, caballero de la orden de Santiago, juez oficial de la Casa de la Contratación de Sevilla, veedor de la Artillería de las armadas y flotas de Indias, y gobernador y capitán general de la provincia de Venezuela», Madrid, 20 de febrero de 1687, AGI, Indiferente General, 131, nº 59.

[645] Carta de Francisco de Alberro a Jerónimo de Ortega, Sevilla, 23 de julio de 1675, AGS, Guerra Antigua, 3591.

[646] Certificación de la contaduría de la Armada de la Guarda para Cipriano de Alberro, Andrés de Mundaca, Sevilla, 1 de julio de 1674, AGS, Guerra Antigua, 3591.

bastante en común con Laiseca Alvarado, siendo ambos descendientes de oficiales de la pluma con una dilatada y brillante hoja de servicios. La «mano» de los padres era del todo trascendental. Para 1674, presumiblemente tanto Francisco como Cipriano concluyeron que ya eran suficientes viajes a las Indias, concediendo el capitán general del Mar Océano y Costas de Andalucía licencia a Alberro para ser transferido como soldado raso a la Armada del Mar Océano a las órdenes del príncipe de Montesarchio en Italia.[647] Ciprián era descrito por su progenitor como un «hijo de la fortuna» a la manera que él mismo había sido, aunque con poderosos valedores a sus espaldas. Francisco de Alberro rogaría al secretario Jerónimo de Ortega un suplimiento para su hijo y la intercesión ante Montesarchio de cara a su designación como capitán de infantería.[648] Los criterios de nombramiento en la Armada del Mar Océano eran menos selectivos que en la Armada de la Guarda y, para 1676, Andrés Dávalos ya le había otorgado la capitanía de mar y guerra de la capitana real de aquella fuerza, el galeón Nuestra Señora del Pilar. No obstante, la elevación a capitán sería tan efímera que ese mismo año pasaría con permiso de Montesarchio a Venezuela, donde su padre le encomendó la capitanía a guerra y tenencia de capitán general de Maracaibo.[649]

Claro está, sujetos como Cipriano de Alberro representaban una ínfima minoría del grueso de la soldadesca. Estos soldados galanes parecen haber estado rodeados por un sinnúmero de individuos pertenecientes a los estratos populares urbanos bajoandaluces. En 1607, el presidente de la Casa de la Contratación, Francisco Duarte, definía a los hombres que guarnicionaban las capitanas y almirantas de las flotas de Nueva España y Tierra Firme como «de ningún servicio» y «sin disciplina militar», siendo en su mayoría oficiales mecánicos.[650] Estos calificativos se pronunciarían incesantemente hasta el fin de la centuria, invariablemente del agente al que se atienda. El padre del VIII duque de Medina Sidonia –cuya secretaría de Guerra repartiría las boletas de alistamiento de la capitana y almiranta de las flotas a finales de los años veinte– expresaba años antes, sin tapujos, cuál era la verdadera calidad militar de estas compañías, «la gente que se lleva en capitana y almiranta de las flotas tienen más de zapateros, sastres y alarifes, y en su miseria acomodar su mercancía, que no el ser soldados».[651] Aunque esta opinión sufriría fluctuaciones, era compartida sin demasiadas reservas por los altos mandos militares, en primer lugar por el gobernador del Tercio de Galeones.[652]

En el segundo tramo de los años veinte, cuando se inauguraba la escalada bélica contra los neerlandeses en el Atlántico, la extracción de la infantería de la Armada de la Guarda empezaba a ser tomada por algunos como un serio problema. En 1626,

[647] Certificación de la contaduría de la Armada de la Guarda para Cipriano de Alberro, Andrés de Mundaca, Sevilla, 1 de julio de 1674. Carta de Francisco de Alberro a Jerónimo de Ortega, Sevilla, 23 de julio de 1675, AGS, Guerra Antigua, 3591.

[648] Carta de Francisco de Alberro a Jerónimo de Ortega, Sevilla, 23 de julio de 1675, AGS, Guerra Antigua, 3591.

[649] «Relación de los servicios del capitán de mar y guerra don Cipriano de Alberro, caballero de la orden de Santiago», Madrid, 20 de febrero de 1686, AGI, Indiferente General, 131, nº 20.

[650] Carta de Francisco Duarte a Felipe III, Sevilla, 21 de abril de 1607, AGI, Indiferente General, 1123.

[651] Carta de Medina Sidonia a Pedro de Ledesma, Sanlúcar, 5 de febrero de 1611, AGI, Indiferente General, 1128.

[652] Carta de Francisco Ramírez Briceño a Felipe III, Sevilla, 7 de enero de 1613, AGI, Indiferente General, 1131.

Tomás de Larraspuru alertaba a Felipe IV del escaso espíritu marcial de la soldadesca, alistada con ánimo de pasar a las Indias y desertar.[653] Esa tendencia a la asociación del soldado con un menestral de las ciudades y puertos andaluces, como se verá, se intensificaría a causa de la evolución misma en la administración y financiación del engranaje militar, siendo un hecho incontestado en las postrimerías del reinado de Felipe IV. En 1665, en el contexto de la sumaria de la visita y residencia tomada a la Armada de la Guarda comandada por Manuel de Bañuelos por el licenciado Gabriel Menéndez de Porres y Avilés, oidor de la Chancillería de Granada –y un descendiente del adelantado Pedro Menéndez de Avilés– salió al descubierto de nuevo el perfil social del soldado de la Carrera. Un pasajero que iba embarcado en el galeón del capitán de mar y guerra Antonio de Bañuelos, Pedro de Castro, un sevillano que vía en la calle de Vizcaínos, al ser entrevistado por Menéndez de Porres, admitió que la mayoría de los soldados y artilleros de los galeones fueron asentados por medio de «favores», con intención de introducir mercaderías y desempeñar temporalmente en Indias sus oficios de sastres y zapateros.[654] No era el único testigo que confirmó este parecer. Uno de los artilleros de la dotación del patache de la Margarita, Pedro de la Torre, también vecino de Sevilla, hubo de reconocer que «los soldados del Tercio [de Galeones] son de mala calidad», no entendiendo del oficio de soldado.[655] Antes bien, quizás por la preparación técnica superior que se les presuponía, los observadores quedaron perplejos ante la ineptitud de los artilleros. De los treinta del galeón de Antonio de Bañuelos, solo ocho o diez serían aptos.[656]

Esta equiparación en las habilidades de soldados y artilleros no era nueva ni parece haber sido resultado de una suerte de declive, al menos no en el XVII. En los últimos tiempos, varias obras han abordado con énfasis en el XVI y primeros años del XVII la figura del artillero, resaltando la tecnificación del puesto y consecuente examinación en la Carrera de Indias (Pajuelo Moreno, 2021: 268-273; Cossart, 2021: 299-345). En una fecha tan temprana como octubre de 1612, el prior del Consulado de Cargadores a Indias, Pedro de Avendaño Villela, ya transmitía a Felipe III su preocupación a tenor del elevado número de profesionales mecánicos enganchados como artilleros sin tener la preparación necesaria.[657] No es menos cierto que esta dinámica se habría remontado a la centuria anterior, observando Cossart en su excelente estudio que de una base de datos de 394 artilleros de la Carrera, el 19% habían ejercido previamente los oficios de carpinteros o menestrales varios (Cossart, 2021: 216 y 340). Probablemente, aquellos que respondieron a esa categoría socioprofesional no es que estuvieran explicando su trabajo anterior, sino aquel que compaginaban con las

---

653 Carta de Tomás de Larraspuru a Felipe IV, cabo de San Vicente, 13 de noviembre de 1626, AGI, Indiferente General, 1149.

654 Sumaria de la visita, cuadernos 1º y 2º, Sevilla y Sanlúcar, 19 y 20 de agosto y 3 de septiembre de 1665, AGI, Escribanía, 1156A.

655 Sumaria de la visita, cuadernos 1º y 2º, Sevilla y Sanlúcar, 19 y 20 de agosto y 3 de septiembre 1665, AGI, Escribanía, 1156A.

656 Sumaria de la visita, cuadernos 1º y 2º, Sevilla y Sanlúcar, 19 y 20 de agosto y 3 de septiembre de 1665, AGI, Escribanía, 1156A.

657 Carta de Pedro de Avendaño Villela a Felipe III, Sevilla, 9 de octubre de 1612, AGI, Indiferente General, 1129.

travesías transatlánticas. Estas apreciaciones encajan con la visión que de los soldados de la Carrera de Indias tuvieron los altos mandos de otras formaciones navales contemporáneamente. En 1639, durante la campaña de Salsas, los galeones de la plata fueron transferidos con sus tripulaciones a la Armada del Mar Océano, desconfiando el general de este segundo contingente, duque de Nájera, del comportamiento en batalla de los soldados del Tercio de Galeones, porque

> Hállome cuidadísimo con esta armada, porque la de la Guardia de las Indias están fuera de juicio todos los soldados y marineros de ella, y anhelando por Cádiz, ellos no se juzgan más vasallos de S.M. que para ir a las Indias con sus drogas. Si bien son muy buenos capitanes todos los de los galeones de la plata, muy celosos del servicio del Rey, muy marineros […].[658]

Las palabras del duque de Nájera son, desde determinada perspectiva, reveladoras del habitual desprecio que los altos oficiales reales y mandos superiores de las armadas sentían por los soldados rasos. Pero habría, por un instante, que relativizarlas, pues no eran tampoco exclusivas de un escenario como la Carrera de Indias. Después de todo, calificativos como alarifes, zapateros, sastres, lacayos, labradores o fabricadores eran insultos proferidos por los militares del ejército de Flandes o los tercios de Sicilia hacia sus subordinados (Parker, 2003 [1972]: 242; Belloso Martín, 2010: 428), una referencia tanto a la antigua adscripción profesional de los reclutas como a la animadversión que muchos generales y capitanes, en apariencia, profesaban por las actividades manuales. Aun así, la insistencia con que las fuentes referían que aquellos que llegaban a las Indias no hacían las guardias concertadas, ni otros servicios, limitándose a ejercer sus oficios mecánicos –los que no abandonaban definitivamente las banderas– hasta la partida de la armada o flota[659] ha de ser contemplada y yuxtapuesta con otras experiencias paralelas. Los soldados de las capitanas y almirantas de la Armada del Mar del Sur desempeñaban otros oficios en los meses en que no estaban embarcados, a buen seguro incluso mejor remunerados que el salario oficial de un infante (Pérez-Mallaína y Torres Ramírez, 1987: 64). Las tripulaciones de la Armada de Barlovento se hubieran antojado en su composición más heterogéneas si cabe, tanto en su filiación como en su orden socioprofesional (Torres Ramírez, 1981: 281). Burócratas y altos mandos, tal vez sin pretenderlo, estaban esbozando una de las claves de la perdurabilidad del régimen de armadas de la Carrera de Indias en el XVII. Aquellos trabajadores mecánicos se ajustaban a una tipología de militar, el denominado «soldado de ocasión», usado por Thompson para la Edad Moderna (Thompson, 2003: 17-38). Aunque este término no ha estado exento de crítica, independientemente de la expresión escogida, es evidente que los hombres alistados en las compañías del Tercio de la Armada de la Guarda y las capitanas y almirantas de las flotas guardaban un parecido más que notable con los soldados «presidiarios» de las plazas peninsulares –las gallegas, por ejemplo– (Saavedra Vázquez, 2003: 27-57; 2006:

[658] Carta del duque de Nájera a la Junta de Armadas, de la capitana real y puerto de Rosas, 26 de septiembre de 1639, AGS, Guerra Antigua, 3173.

[659] Carta de Francisco Duarte a Felipe III, Sevilla, 21 de abril de 1607, AGI, Indiferente General, 1123.

225-253), los soldados-campesinos de la Capitanía General de Granada (Sánchez Ramos, 1995: 357-388), las guarniciones italianas o las tropas de la frontera norte de Nueva España.

Oficiales mecánicos, mercaderes y caballeros respetables no fueron los únicos grupos que se decidieron a probar fortuna bajo las banderas de las compañías de la Carrera de Indias. El enganche en estas unidades era percibido por multitud de individuos como un medio gratuito de cruzar el océano –a costa de unas vituallas, pertrechos y armas que, aunque descontadas del sueldo del soldado, eran sufragadas por el derecho de la avería–; en unas naves, los galeones de la plata, con la reputación de ser las mejores del mundo hispánico; y sin conllevar los controles de pasaje impuestos por la Casa de la Contratación. No es de extrañar que, en la Edad Moderna temprana, frailes y clérigos seglares –activos representantes de unas comunidades, en este caso, religiosas, inmersas en una expansión global– (Salas Almela, 2011: 189-204; Yun Casalilla, 2019) se convirtieran por unos meses, en su voluntad por viajar a América, en inopinados soldados. Bien con el asentimiento de la Monarquía, ya conculcando la legislación que de facto prohibía asentar plaza a los miembros de la Iglesia. En marzo de 1604, en los preámbulos de la partida de la Armada de la Guarda, el general Luis de Córdoba acataba lo contenido en varias cartas remitidas desde la Corte por las que se le ordenaba acomodar una plaza de soldado para fray Diego Salmerón. El agustino tenía intención de poner pie en el virreinato del Perú, limosneando fondos para la canonización de Juan de Sahagún. El general replicaba a Valladolid que ya se le había sentado plaza al fraile como capellán en la compañía del capitán Juan de Haro.[660] Pero no todos los clérigos sentían la necesidad de valerse de la intercesión del rey. En 1623, el contador de la Armada de la Guarda, Antonio de Arrieta Mascarua, informaba a Felipe IV desde Cartagena de Indias de las medidas tomadas en aras de impedir la deserción de los soldados del Tercio de Galeones en los prolegómenos del abandono del puerto en dirección a Portobelo. Arrieta Mascarua afirmaba haber apresado a varios de los huidos, entre ellos, a un tal don Francisco Sáenz, quien resultó ser clérigo presbítero. El contador lo entregó a la guardia del hospital de la armada en la ciudad, para ser retornado llegado el momento con los convalecientes. Empero, apenas unos días después de ser cautivado, las prevenciones del oficial del sueldo quedaron arrolladas,

> […] fueron al hospital una gran tropa de clérigos y rompieron la guardia que en él estaba. Y con violencia, habiéndole hecho notorio [Francisco Sáenz] estaba preso por ser soldado y haberse huido, se lo llevaron, maltratando a los soldados que estaban […] por la obra y palabra, porque lo defendían. Y a vueltas se fueron otras cinco personas, soldados y marineros, que no han podido ser habidos.[661]

Antonio de Arrieta Mascarua hacía, a renglón seguido, relación de las gestiones efectuadas para recuperar al eclesiástico puesto en fuga, notificándoselo a Francisco

[660] Carta de Luis de Córdoba a Felipe III, 27 de marzo de 1604, AGI, Indiferente General, 1120.

[661] Carta de Antonio de Arrieta Mascarua a Felipe IV, Cartagena de Indias, 13 de julio de 1623, AGI, Indiferente General, 1145.

de Yarza, deán provisor y vicario general del obispado de Cartagena. De todos modos, el contador de los galeones no se hacía ilusiones respecto a la colaboración prestada por las autoridades indianas.[662]

DESTREZA

A la luz de lo expuesto, es harto dificultoso dar respuesta categórica a una de las grandes preguntas que pueden plantearse, ¿eran buenos soldados los de la Carrera de Indias? Desafortunadamente, este interrogante no puede resolverse, porque el soldado no fue nunca –como se ha visto– un personaje monolítico.

Sobran las pruebas fehacientes –sustanciadas con hechos de armas tan desastrosos como la pérdida de una de las naos de Honduras en 1627 o la captura de la flota de Nueva España un año más tarde– de que estas infanterías fueron reiteradamente uno de los talones de Aquiles del dispositivo defensivo. El general de la flota de Tierra Firme, Juan de la Cueva y Mendoza, al inspeccionar en 1612 a las dos compañías de infantería que el año anterior habían guarnecido los galeones a México de Lope Díez de Armendáriz, repuso con sorna que únicamente eran «viejas» de nombre, conformadas por soldados bisoños, o sea, inexpertos.[663] Es entendible, entonces, que de la Cueva tratara a toda costa de garantizarse una guarnición para sus naves más fiable, solicitando al presidente de la Casa de la Contratación que un par de banderas del Tercio de Galeones ayudasen a las dos naos, capitana y almiranta, a salir de la Barra de Sanlúcar y asistir en ellas.[664] En resolución, el general de la flota de Tierra Firme pretendía desprenderse para su contingente de la tropa del presidio de Cádiz. Estas impresiones tienen visos de verosimilitud cuando años antes, Francisco Duarte tachaba de gente «inútil» a esta infantería de las flotas –extendiéndose esas diatribas a la de las naos de Honduras–,[665] recomendando que fuera sustituida por compañías veteranas de la Armada del Mar Océano o de los presidios, presumiblemente africanos. Paradójicamente, el presidente de la Casa de la Contratación confrontaba la inoperancia de la soldadesca de las flotas con el modelo al que se había de aspirar, la infantería del Tercio de la Armada de la Guarda.[666]

En efecto, en los albores del XVII esta unidad, el Tercio de Galeones, gozó de un aura de unidad escogida, de élite, lo que no era óbice para que esporádicamente su calidad fuera puesta en duda. En 1607, el propio Francisco Duarte denunciaba, algo incomprensiblemente, que sus soldados no conocían la mar ni sabían manejar el arcabuz.[667] Con toda probabilidad, este súbito parecer del presidente de la Contratación dimanaba del naufragio de cuatro de los galeones de la Armada de la Guarda en 1605 y la consiguiente desaparición de porción del Tercio de Galeones; teniendo como se

[662] Carta de Antonio de Arrieta Mascarua a Felipe IV, Cartagena de Indias, 13 de julio de 1623, AGI, Indiferente General, 1145.

[663] Carta de Juan de la Cueva y Mendoza a Felipe III, Cádiz, 12 de febrero de 1612. Carta de Juan de la Cueva y Mendoza a Felipe III, Cádiz, 2 de marzo de 1612, AGI, Indiferente General, 1129.

[664] Carta de Juan de la Cueva y Mendoza a Felipe III, Sevilla, enero de 1612, AGI, Indiferente General, 1129.

[665] Carta de Francisco Duarte a Felipe III, Sanlúcar, 6 de marzo de 1607, AGI, Indiferente General, 1123.

[666] Carta de Francisco Duarte a Felipe III, Sevilla, 21 de abril de 1607, AGI, Indiferente General, 1123.

[667] Carta de Francisco Duarte a Felipe III, Sanlúcar, 26 de febrero de 1607, AGI, Indiferente General, 1123.

comprobó que ser rehecha casi por completo esta fuerza a través de varias levas en Andalucía y Extremadura en 1606. En cualquier caso, en esos años iniciales del XVII, el común acuerdo era que en el Tercio de Galeones la Monarquía tenía una unidad anfibia sin parangón. El general Jerónimo de Portugal se deshacía en elogios a estos hombres, «esta gente de guerra es la mejor que hoy se puede hallar para la mar».[668] En esta línea, una de las virtudes de este tercio yacía en su idiosincrasia híbrida, atesorando muchos de sus integrantes conocimientos náuticos. Por declaraciones de los jueces oficiales de la Casa de la Contratación, se tiene la constancia de que muchos soldados tenían, al menos, conocimientos rudimentarios en el arte de marear, «son ya con el ejercicio marineros», colaborando en las faenas que se hacían en la cubierta de los galeones. Sin embargo, convenía no exagerar sus capacidades, requiriéndose marineros de profesión para aparejar los navíos durante la noche o durante las tormentas.[669] Más lejos llegaba en sus alabanzas –quizás interesadas– el VIII duque de Medina Sidonia, relatando el valor de unos soldados que «cada uno de ellos vale por cuatro en la mar por ser todos muy buenos marineros y haber hecho seis y ocho viajes»[670] y eran «la gente de más servicio y de más importancia que navega, porque son igualmente marineros que soldados».[671] Un juicio que compartía el tesorero de la Casa de la Contratación, Francisco Tello.[672]

Este enaltecimiento del Tercio de la Armada de la Guarda obedecía a unas razones muy concretas. El nombramiento como gobernador de Francisco Ramírez Briceño en 1605, un veterano del ejército de Flandes, parece que insufló profesionalismo a la unidad. En buena medida, porque la designación del nuevo jefe del tercio estuvo seguida de la llegada a la Baja Andalucía, tras la firma de la tregua de Amberes de 1609, de soldados viejos licenciados, bregados en el conflicto de los Países Bajos, que pasaron a constituir el núcleo duro de estas compañías de infantería.[673] Hay más indicios que verifican la existencia de este nervio de soldados viejos. Hasta la década de los veinte del XVII, fue costumbre que los oficiales del sueldo de la Armada de la Guarda llevasen a cabo en las muestras o recuentos de los hombres alistados en la unidad una diferenciación entre el número de «soldados viejos» y los «soldados nuevos». En 1601, por ejemplo, se contabilizaron 565 veteranos por 267 bisoños;[674] en 1618, 345 viejos por 282 nuevos;[675] consignando en abril de 1620 Gaspar de Monteser 306 por 308.[676] Pese a ello, lo normal es que el número de bisoños superase con creces

[668] Carta de Jerónimo de Portugal a Felipe III, Cádiz, 7 de abril de 1610, AGI, Indiferente General, 1127.

[669] Carta de los jueces oficiales de la Casa de la Contratación, Sevilla, 21 de abril de 1610, AGI, Indiferente General, 1126.

[670] Carta de Medina Sidonia a Felipe III, Sanlúcar, 8 de octubre de 1615, AGI, Indiferente General, 1134.

[671] Carta de Medina Sidonia a Fernando Ruíz de Contreras, Sanlúcar, 19 de marzo de 1634, AGI, Indiferente General, 1871.

[672] Carta de Francisco Tello a Felipe III, Cádiz, 16 de abril de 1610, AGI, Indiferente General, 1127.

[673] Carta de Medina Sidonia a Felipe III, Sanlúcar, 1 de diciembre de 1611, AGI, Indiferente General, 1128.

[674] «Relación de los soldados efectivos que tienen las ocho compañías que este año vinieron con el general Marcos de Aramburu a cargo del gobernador Fadrique Cáncer […]», Sevilla, 13 de febrero de 1601, AGI, Indiferente General, 1117.

[675] «Relación de la gente que se halló en las compañías de la Carrera de las Indias […] escritas en la muestra que se tomó para este efecto en 258 de abril de 1618», AGI, Indiferente General, 1137.

[676] «Don Gaspar de Monteser veedor por S.M. de la Real Armada de la Guardia […] certifico por los libros y papeles de mi oficio […] muestra última que se tomó en la bahía de la ciudad de Cádiz […]», Gaspar de Monteser, Sevilla, 22 de abril de 1620, AGI, Indiferente General, 1141.

a los veteranos, como ocurrió en 1603, cuando había tan solo 175 soldados viejos que añadir a 1.180 nuevos.[677] Esta distinción de soldados viejos y nuevos subsistía en 1629, conservándose un número indefinido de veteranos acuartelados en Cádiz que, de acuerdo con Medina Sidonia, era imprescindible socorrer.[678] Esta confianza de la Monarquía en el elevado valor militar del Tercio de Galeones quedó avalado por su participación en empresas como la toma de Larache en 1610[679] y la expatriación de los moriscos.[680]

Este buen concepto de las compañías del Tercio de Galeones se iría progresivamente erosionando a partir de 1613, siendo premonitorias las palabras de Ramírez Briceño en 1613 describiendo a sus soldados, «oficiales, sastres y zapateros, y otros, que por ruegos quieren asentar sus plazas para sus designios».[681] Detrás de esta supuesta devaluación del Tercio de Galeones, según los militares de la Carrera de Indias, estaba el reciente alojamiento en el presidio de Cádiz. El aposentamiento al principio en Cádiz y Gibraltar, y después tan solo en Cádiz, habría incentivado la cristalización de un soldado a tiempo parcial o de ocasión extraído del proletariado artesanal de los puertos y ciudades de la Baja Andalucía. En opinión del sucesor como gobernador del Tercio de Galeones de Ramírez Briceño, Diego Enríquez, las compañías de infantería se llenaban todos los años, pero no con auténticos soldados.[682]

La retórica puesta en marcha por algunos de los más avezados militares de la Carrera de Indias databa el crepúsculo de la figura del «buen soldado» en el día que la Junta de la Avería, el duque de Medina Sidonia y el corregidor de Cádiz, como un improvisado contubernio, decidieron colocar al Tercio de Galeones de presidio. La carestía de insumos e inflación presentes en el lugar estimularon la deserción, pero a la integridad de la unidad tampoco ayudó la liberalidad con la que el capitán general del Mar Océano y Costas de Andalucía expedía licencias para abandonar durante las invernadas las compañías. Los capitanes y suboficiales ya no podían adiestrar a sus hombres en el manejo de las armas y disciplina tradicionales durante los inviernos, cualidades que habían dotado de una mística de invencibilidad a los soldados españoles. Cuando la Carrera de Indias más amenazada estaba por los enemigos de la Monarquía, la leyenda del soldado español comenzaba a flaquear para Miguel de Echazarreta, «si se ofreciere alguna ocasión con el enemigo, temo el buen suceso, aunque más sean españoles los soldados del Tercio [de Galeones]».[683] Los buenos

[677] «Relación del número de gente que se halla en las siete compañías sueltas de la Carrera de las Indias conforme a las relaciones que se han presentado», Sanlúcar, 6 de febrero de 1603, AGI, Indiferente General, 1119.

[678] Carta de los jueces oficiales de la Casa de la Contratación, Sevilla, 3 de julio de 1629, AGI, Indiferente General, 1153.

[679] Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 21 de mayo de 1616, AGI, México, 2.

[680] Carta de Francisco Ramírez Briceño a Felipe III, Sanlúcar, 22 de octubre de 1610, AGI, Indiferente General, 1127.

[681] Carta de Francisco Ramírez Briceño a Felipe III, Sevilla, 7 de enero de 1613, AGI, Indiferente General, 1131.

[682] Carta de Diego Enríquez a Felipe IV, de la almiranta, 4 de noviembre de 1621, AGI, Indiferente General, 1142.

[683] Carta de Miguel de Echazarreta a Antonio González de Legarda, cabo de San Vicente, 13 de noviembre de 1626, AGI, Indiferente General, 1149.

tiempos habían sido aquellos en los que los alojamientos se habían realizado en los «lugares de Andalucía» hasta Jaén,[684] cuando los socorros de la avería mantenían a raya el desgaste de las compañías, «con que se entretenían los soldados sin que minorase el número y se ejercitaban unos con otros en el manejo de las armas, de manera que se tuvo aquel Tercio [de Galeones] por de los más lucidos y mejores que servían a V.M.».[685]

La soldadesca que se recogía ahora en el presidio era poca, enganchándose la inmensa mayoría de los soldados justamente al momento de zarpar, concluyendo Tomás de Larraspuru que sus objetivos no eran los de hacer carrera como infantes, «al embarcar se hincha el número con la que se halla, y la mayor parte que se alista, más con ánimo de huirse en las Indias que por servir, con que no se inclinan al manejo de las armas y cumplimiento de su obligación».[686] Buen número de esos improvisados soldados de última hora, pues, habrían sido artesanos y mercachifles que se asentaban como plazas sencillas movidos por un interés particular,[687] o directamente pasajeros –incluso cargadores– que esperaban desertar nada más tocar tierra americana. Los militares de la Carrera enfatizarían la inexperiencia, la inoperancia en el manejo de las armas, la facilidad con que este recluta se mareaba en los bajeles,[688] y el móvil de la deserción como rasgos de este tipo de soldado, «son muy trabajosos, no porque les falte escuela sino porque ellos, a lo menos los más, vienen con ánimo de quedarse en las Indias».[689] Algunas de estas quejas eran algo sorprendentes, como la inhabilidad para el manejo de los arcabuces. No en balde, estas armas de fuego portátiles –no tanto así los pesados mosquetes– habían sido adoptadas por las potencias europeas desde el siglo XVI debido, en parte, a que el adiestramiento en su manejo era mucho más rápido que el necesario para dominar la esgrima, la pica, el arco o la ballesta. Unos pocos días eran más que suficientes para formar un arcabucero competente (Tallett, 1992: 23-24).

Convendría, a pesar de la contundencia de estos asertos, atemperarlos, contraponiéndolos con otros testimonios. Los lamentos de los militares y de algunos jueces oficiales de la Casa de la Contratación eran simplemente discursos que apoyaban o desacreditaban agendas rivales. Los ataques al soldado de Briceño, Larraspuru o Gaspar de Monteser tenían por objetivo, por supuesto, controlar una pieza tan funda-

---

684 Los soldados del interior de Andalucía –adelantamiento de Cazorla y reino de Jaén– eran sumamente apreciados por la oficialidad, como reflejan estas palabras del general Jerónimo de Portugal, «por la que se hiciere en aquel contorno será robusta y muy a propósito, y se puede tener más seguridad de ella que de otra», carta de Jerónimo de Portugal y Córdoba a Felipe III, desde la capitana sobre el cabo de San Vicente, 16 de octubre de 1608, AGI, Indiferente General, 1124.

685 Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 26 de noviembre de 1626, AGI, Indiferente General, 1870.

686 Carta de Tomás de Larraspuru a Felipe IV, cabo de San Vicente, 13 de noviembre de 1626, AGI, Indiferente General, 1149.

687 Carta de Diego Enríquez a Felipe IV, de la almiranta, 4 de noviembre de 1621, AGI, Indiferente General, 1142.

688 Carta de Gaspar de Gaspar de Monteser a Felipe III, Sevilla, 28 de abril de 1620, AGI, Indiferente General, 1141.

689 Carta de Miguel de Echazarreta a Antonio González de Legarda, cabo de San Vicente, 13 de noviembre de 1626, AGI, Indiferente General, 1149.

mental del aparato militar como era el soldado –sobre todo si se toma en consideración su posible dimensión como encomendero comercial– en perjuicio del mensaje emitido por los duques de Medina Sidonia encaminado a hacer bascular el centro neurálgico del engranaje militar a Cádiz. En contraposición a la Casa de la Contratación y los militares, los Medina Sidonia no cejaron en denigrar las levas en el interior de la Andalucía Occidental, incluso tomándola contra la calidad del soldado reclutado en Sevilla. En 1614, el VII duque disuadía al secretario Pedro de Ledesma –y, por ende, al Consejo de Indias– a que se respaldasen los enganches en la ciudad del Guadalquivir, pues únicamente servían para captar «matarifes, ladrones y hombres facinerosos», acusando a las banderas de ser la sombra que daba abrigo a toda clase de maldades.[690]

Los duques de Medina Sidonia nunca atacaron la figura del soldado de ocasión, aunque no tuvieran más remedio que reafirmar lo que todos sabían, que en el mejor de los casos, el infante de la Carrera era un menestral reconvertido en soldado. Al contrario que los militares, los capitanes generales del Mar Océano y Costas de Andalucía jamás asociaron la práctica de estas profesiones con un pobre desempeño castrense. En la mirada de los duques, al igual que ocurrió con las flotas de Nueva España, el embarque de soldados a tiempo parcial originarios del litoral onubense y gaditano era susceptible de reforzar su propio crédito social, al incentivar –siempre bajo su supervisión y graduación– el enriquecimiento de sus vasallos, o sea, de las economías de sus estados. De ahí que se expidiesen con liberalidad permisos para desamparar las compañías y que desde Sanlúcar se tranquilizase a los secretarios del Consejo de Indias, garantizando que, llegado el embarque, sobrarían los soldados provistos por sus estados.[691] Los mismos soldados que se retiraban a sus tierras al regresar a Cádiz las armadas y flotas.[692] No es casualidad que las loas de los Medina Sidonia al Tercio de Galeones tuvieran un fin marcadamente político y ajustado a sus compromisos programáticos alrededor del presidio de Cádiz, la oligarquía gaditana y el Consulado de Cargadores a Indias. Cuando en marzo de 1634 engrandeció las virtudes marciales y navales de los soldados del Tercio de Galeones ante Fernando Ruíz de Contreras, lo hacía para reclamar urgentemente una provisión de socorros constantes que no disgregara por completo esa fuerza,[693] manteniendo su prestigio y crédito ante la oligarquía local. Más si cabe, cuando la provisión de maravedís procedentes de la bolsa de la avería por parte de los administradores de los asientos o la Casa de la Contratación eran cada vez más inestables, y eso procurando contener bajo mínimos las planas de las compañías. En suma, cualquier valorización de la destreza del infante de la Carrera, particularmente del que servía en el Tercio de la Armada de la Guarda, está distorsionada por los intereses en torno a su figura y las dinámicas

[690] Carta de Medina Sidonia a Pedro de Ledesma, Sanlúcar, 10 de febrero de 1614, AGI, Indiferente General, 1132.

[691] Carta de Medina Sidonia a Fernando Ruíz de Contreras, Sanlúcar, 22 de abril de 1629, AGI, Indiferente General, 1153.

[692] Carta de Miguel de Echazarreta a Antonio González de Legarda, cabo de San Vicente, 13 de noviembre de 1626, AGI, Indiferente General, 1149.

[693] Carta de Medina Sidonia a Fernando Ruíz de Contreras, Sanlúcar, 19 de marzo de 1634, AGI, Indiferente General, 1871.

de la administración y sostenimiento fiscal del aparato militar. Porque ese soldado, no hay que olvidar que con todos sus defectos, nutrió en la primera mitad del XVII contingentes triunfantes –con Fadrique de Toledo y Vallecilla entró a saco en San Cristóbal y Nieves en 1629 y expulsó al enemigo de San Martín en 1633–, hizo frente ante la costa cubana a una escuadra neerlandesa para nada inferior a la Armada de la Guarda en 1638, y en ese mismo año fue una de las unidades escogidas por Medina Sidonia y el marqués de Ayamonte para penetrar en el Algarve y sofocar las alteraciones que allí se producían. Aún en 1640, las compañías de la Carrera resistieron la acometida de una armada francesa que pretendía incendiar los galeones de la plata antes de su partida replicando la acción de Fuenterrabía. Esa misma infantería, sin ser excesivamente del gusto de los generales de la Armada del Mar Océano, contribuyó con el resto de la Armada de la Guarda en la campaña de Salsas y hasta fue utilizada por Juan José de Austria en el sitio de Barcelona.

El proceso auspiciado por el duque de Medina Sidonia de basculación del Tercio de Galeones hacia el presidio de Cádiz es seguro que no hizo ningún bien a la disciplina y capacidad bélica de la unidad. En verdad, en vez de distanciarse positivamente de sus contrapartes, las compañías embarcadas en la capitana y almiranta de la flota de Nueva España, la decisión contribuyó a igualar la sociología del soldado del Tercio de Galeones con el de las seis compañías de dotación de Cádiz. Y ello, en la mente de un militar, indudablemente era una mala noticia. En apariencia y solamente en apariencia –hay otros argumentos que discuten esta visión–, el alojamiento en Cádiz hubo de minar la cohesión interna de la unidad, su identidad y, en síntesis, la esprit *de corps* que era una de las cualidades que distinguía a los tercios españoles. Incluso para el capitán general del Mar Océano y Costas de Andalucía, máximo impulsor del acantonamiento gaditano, la deserción de la soldadesca se extremó en la inflexión entre los años veinte y treinta, al acentuarse la presión militar sobre la Carrera de Indias y quedar sobrepasada la financiación a cuenta de la avería. La problemática fue aludida en 1632,[694] de nuevo en 1634,[695] tomando un aspecto cronificado a la altura de 1638, luego de que el vizconde de la Corzana hubiera disuelto las compañías de la Armada de la Guarda y la Armada del Mar Océano como unidades permanentes entre 1633-1634. Fenómenos interconectados, cara y cruz de una misma moneda, eran la «hinchazón» del Tercio de Galeones en la inmediatez de la partida de la Armada de la Guarda; y la deserción en Cádiz de aquellos soldados que, habiéndose alistado y recibido la paga, terminaban por no acudir a los galeones. En 7 abril de abril –22 días antes de la salida– (Caballero Juárez, 1997: 363), el general Carlos de Ibarra asumía con resignación que en la siguiente quincena sentarían plaza los hombres, «según las nuevas que yo tengo, faltarán más de seiscientos soldados, los cuales espero en estos días que tardará este correo en volver se habrán alistado».[696] Por otro lado,

[694] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 10 de septiembre de 1632, AGI, Indiferente General, 1871.

[695] Carta de Medina Sidonia a Fernando Ruíz de Contreras, Sanlúcar, 19 de marzo de 1634, AGI, Indiferente General, 1871.

[696] Carta del vizconde de Centenera a Felipe IV, Cádiz, 7 de abril de 1638, AGI, Indiferente General, 1164.

meses después, Bartolomé Morquecho denunciaba el elevado número de desertores gaditanos que desasistían las banderas después de haber recibido el pagamento,[697] los conocidos como «tornilleros» en otros contextos. Sin provisiones regulares de dinero –y en una coyuntura de volatilidad monetaria a causa de la depreciación de la moneda de vellón–[698] era más que lógico que aquellos alarifes, zapateros, sastres y demás menestrales que se alistaban en el Tercio de Galeones no tuvieran ningún deseo de servir permanentemente en el presidio de Cádiz, cuyas condiciones de vida –como lo fueron también en el castillo de San Juan de Ulúa, por ejemplo– eran miserables. Sebastián de Oleaga, de la Armada del Mar Océano, al pasar revista a la infantería de los castillos de Santa Catalina y San Sebastián junto con el duque de Maqueda y el almirante Juan de Campos, hizo una semblanza atroz de los más de cincuenta soldados descartados de los 311 que conformaban la dotación de las seis compañías,

> por ser inútiles, llenos de sarna, lepra, y otras enfermedades incurables. Y todos desnudos, que se les veían las carnes. Que no están para embarcarlos, si no es vistiéndolos primero, porque de otra manera fueran sujetos a enfermedades, y de infeccionar a los demás.[699]

Asimismo, si hay que comparar la destreza combativa de la infantería de la Armada de la Guarda con la de otras fuerzas navales, su asimilación o disgregación como «gente de presidio» no habría de ser un factor definitorio. Al fin y al cabo, un tercio hermano, el de la Armada de Barlovento, sería conformado en muchas ocasiones de la gente de guerra asociada a los presidios del Caribe y el golfo de México (Torres Ramírez, 1981: 280). Igualmente, las compañías de infantería del presidio del Callao –casi siempre por debajo de su dotación teórica– compaginaban su misión de guarnición de la estratégica plaza indiana con el embarque de, al menos doscientos de sus soldados en los navíos de la Armada del Mar del Sur a lo largo de sus periplos a Chinca, Arica y Panamá (Pérez-Mallaína y Torres Ramírez, 1987: 63-64). También es justo tener presente que una formación mucho más concebida para el combate, la Armada del Mar Océano, recurrió compulsivamente para engrosar sus compañías de la infantería de los presidios,[700] inclusive Cádiz;[701] de levas coercitivas como las de los presidios y coroneles, dotándose de una soldadesca de calidad aún menos contrastada; y, como ya se ha sostenido, para campañas de poca duración, de las milicias de los núcleos de la Andalucía Occidental.[702]

---

[697] Carta de Bartolomé Morquecho a Felipe IV, Sevilla, 19 de octubre de 1638, AGI, Indiferente General, 1164.

[698] Consulta de la sala del conde de Monterrey, Madrid, 27 de diciembre de 1642, AGS, Guerra Antigua, 1444.

[699] Carta de Sebastián de Oleaga a Felipe IV, Cádiz, 14 de febrero de 1638, AGS, Guerra Antigua, 1240.

[700] Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 9 de enero de 1642. «Son menester para ambas armadas [escuadras de la Armada del Mar Océano] 10.000 infantes; para la de 18.000 toneladas 4.700; y para la de 20.000 toneladas 5.300», AGS, Guerra Antigua, 3205.

[701] Carta de Sebastián de Oleaga a Felipe IV, Cádiz, 14 de febrero de 1638, AGS, Guerra Antigua, 1240.

[702] Consulta de la Junta de Armadas, Madrid, 9 de enero de 1642. «Son menester para ambas armadas [escuadras de la Armada del Mar Océano] 10.000 infantes; para la de 18.000 toneladas 4.700; y para la de 20.000 toneladas 5.300», AGS, Guerra Antigua, 3205.

¿UNA COMUNIDAD DE SOLDADOS? IDENTIDAD, RELIGIOSIDAD Y ASISTENCIALISMO EN CÁDIZ

El aparato militar de la Carrera de Indias se fue gestando –de la colaboración entre la Monarquía y el capital privado– hasta el asiento de la avería de 1591 como un mecanismo, un seguro, con el que evitar, o paliar como poco, los riesgos inherentes a la navegación transatlántica: los naufragios, la muerte, las tormentas, el corso, la piratería, etc. Las armadas, con sus tripulaciones a bordo –gente de mar y gente de guerra– sufragadas por la avería eran una garantía de éxito de la que se habían provisto el rey necesitado de sus rentas indianas y los cargadores a Indias. Empero, es imposible que no se suscite una pregunta, ¿si los soldados defendían la empresa imperial y comercial basada en el «monopolio compartido», quien defendía, ante epidemias, óbitos, o naufragios, a los soldados?

En contra de lo afirmado sesgadamente por algunos miembros de la oficialidad de las armadas, el común interés de esos menestrales alistados en el Tercio de Galeones por protegerse a sí mismos y a sus familias con una certeza piadosa y material ante la incertidumbre sí motivó la aparición de una cierta conciencia de componer un grupo con una identidad marcada y diferenciada. Probablemente, porque el objetivo por el que se embarcaban aquellos sujetos que acumulaban a sus espaldas seis, siete y ocho viajes era el mismo y, en su modestia, les concedía un sentimiento de cuerpo que los aproximaba a los marinos de la Universidad de Mareantes, las naciones vizcaína, flamenca y alemana de Sevilla y Cádiz, o a los cargadores agrupados en el Consulado. Aunque la administración de la salud y eternidad del alma era una preocupación para oficiales y soldados –como demuestran las mandas testamentarias ordenadas antes de la partida custodiadas en Sevilla y Cádiz–, los militares de la Monarquía fueron conscientes de que habían de erigir instituciones asistenciales y piadosas que, a través de una religiosidad barroca vigorosamente exteriorizada, concediese algún porvenir material a ellos y sus familias.

La buena marcha de una empresa militar siempre descansará, en una proporción nada despreciable, en la motivación del soldado. Conseguir un soldado confiado –y consciente de que ni él ni los suyos quedarían desamparados de faltar– era ya en el siglo XVII un paso que dotaba tanto de atractivo al oficio de las armas como de una moral de victoria. La Monarquía trató en ocasiones de no dejar a su suerte a los individuos que habían peleado por ella. Se ha manifestado, así, que Felipe II –en un modo de proceder mucho menos indiferente que Isabel de Inglaterra y sus ministros protestantes– se encargó de que los marineros y supervivientes de la Gran Armada fueran recompensados debidamente (Martin y Parker, 2011 [1988]: 414). La atención al soldado de las armadas no fue un expediente desatendido por completo por la Corona, y en Cádiz hubo tanto un hospital exclusivo de su guarnición desde 1602[703]

[703] Carta de Francisco de Camargo, s.f., AGS, Guerra Antigua, 816. En 1648, había en Cádiz y Sanlúcar de Barrameda dos hospitales de la Misericordia que se mantenían a través del cobro de limosnas. Sus administradores solicitaban que el rey les diese a cada uno de ellos 4 reales al día por soldado para su curación, medicinas, cama y alimentación. Carta de Medinaceli a Felipe IV, Sanlúcar, 26 de abril de 1648, AGS, Guerra Antigua, 1709.

y otro de la Armada del Mar Océano,[704] habiendo planes para la construcción de un edificio de planta permanente desde 1671 que posiblemente no llegó a cuajar.[705]

La Monarquía puso un empeño nada desestimable para el periodo en no dejar en la estacada a las familias de los infantes de los tercios de la Armada del Mar Océano. En 1638, la princesa Margarita de Saboya, virreina de Portugal, daba cuenta a Felipe IV en qué manera, siguiendo las ordenanzas de 1633,[706] se gastarían 5.600 reales mensuales en socorrer a las mujeres de los soldados, artilleros y marineros embarcados en la expedición a Brasil, a razón de real y medio por cada una –en concepto de ración ordinaria– descontado de sus respectivos sueldos. Parece que desde Madrid la medida causó asombro –habida cuenta de la suma que supondría al mes– lo que llevó a Margarita a suspender el arbitrio hasta contar con el plácet de su primo. No obstante, a la perspicaz gobernante no le pasó desapercibido la oportunidad que la disposición deparaba para cargar de moral a los soldados, «sus maridos fueron a ella [la Armada del Mar Océano] consolados de ver que a sus mujeres les quedaba el sustento mientras ellos iban trabajando en el servicio de V.M.».[707] Pese a la identificación de este tipo de medidas –y de figuras institucionales con un recorrido discutible como el denominado «protector del soldado», vigente desde principios del XVII– (Recio Morales, 2021: 177-192), la realidad es que los soldados y sus familias, en su búsqueda de protección, hubieron de agregar a la gracia individual dispensada por el monarca el recurso a instituciones piadosas administradas por agentes privados –los hospitales gestionados por órdenes religiosas– o la fundación de cofradías bajo el patrocinio de determinada advocación.

Todavía más en la Carrera de Indias, un frente naval donde –ausentes en la Baja Andalucía hospitales específicos del soldado de la Carrera– la tripulación de las armadas hubo de desarrollar soluciones propias de corte corporativista con objeto de proveerse de servicios filantrópicos y asistenciales.

A inicios del XVII, la consolidación de un engranaje militar en la forma de la Armada de la Guarda y la plena instauración de un Tercio de Galeones forzaron la concreción de ese corporativismo. Para los soldados –y en grado sumo para la oficialidad, necesitada de consolidar su ascendiente sobre la tropa e imponer una camaradería supervisada–, dicho corporativismo, esta hermandad, era esencial en una Carrera de Indias donde su figura tenía un componente comercial, esto es, a los soldados menestrales y mercaderes era susceptible extraerles recursos económicos. De hecho, el cobro de «limosnas

[704] «Relación de lo que hay en ser en el hospital real [de la Armada del Mar Océano] de esta ciudad y de lo que más será menester para su composición y sustento en sesenta días de doscientos y cincuenta enfermos que se supone vendrán de la dicha armada y aunque con el padre fray Alonso de la Concepción administrador general del dicho hospital se hizo asiento cuatro años antes de su muerte de proveer de comida y botica por tres reales de vellón por cada enfermo al día hoy no hay quien lo haga […]», Cádiz, 17 de septiembre de 1646, AGS, Guerra Antigua, 3253.

[705] «Relación del caudal que se ha remitido desde que el Armada del Mar Océano salió a navegar a las costas de Italia para el sustento de los enfermos del hospital real de ella y lo que a este efecto se ha consumido según parece de relaciones dadas por don Simón Marcos de Nestares, administrador general de él, y en las medicinas que para su curación se han aplicado desde el tiempo referido hasta fin de septiembre próximo pasado […]», Cádiz, 20 de octubre de 1675, AGS, Guerra Antigua, 3588.

[706] Capítulo 297, *Ordenanças del Buen Govierno de la Armada del Mar Oceano de 24 de henero de 1633*, Barcelona, Francisco Cormellas, 1678.

[707] Carta de Margarita de Saboya a Felipe IV, Lisboa, 14 de diciembre de 1634, AGS, Guerra Antigua, 1250.

piadosas» a los miembros de las tripulaciones por medio de huchas o alcancías era una práctica generalizada en la que intervenían multitud de personas e instituciones. En 1600, uno de esos agentes era el soldado Pedro de Tamayo, natural de Zalamea de la Serena y vecino de El Puerto de Santa María, uno de esos mercachifles de los que renegaban las cabezas del entramado militar. Alistado como infante en una de las compañías de la Armada de la Guarda mandada por Marcos de Aramburu en 1600, la parca sorprendió al extremeño a la altura de las islas Bermudas. En su testamento, Tamayo consignó ir acompañado de un caudal de 2.200 reales, una cadenilla de oro y ropa que tenía previsto vender. Pero este soldado no trabajaba por cuenta propia, yendo cargado con una alcancía en la que le depositaban los donativos destinados presuntamente a la cofradía de Nuestra Señora de la Sangre de El Puerto de Santa María.[708]

Esta cofradía no era, ni por asomo, la única institución que extraía recursos económicos de la gente de mar y guerra. La cofradía del Santísimo Sacramento enclavada en Cádiz ya sostenía cierta pugna con el hospital de los mareantes de Triana en la segunda década del XVII por el control de una porción de las soldadas de la marinería gaditana.[709] En esta feroz disputa por la atención caritativa del soldado, la delantera la llevaba el convento jerónimo de Nuestra Señora de Barrameda, en Sanlúcar,[710] el cual, en contrapartida por suministrar una serie de servicios religiosos –por ejemplo, los sacramentos– y asistenciales al personal de las armadas –administraba el ya mencionado Hospital de la Misericordia y enterraba a algunos de los fallecidos–, cobraba dos reales a cada soldado en los pagamentos de ida y otros dos en los de vuelta. Y eso, sin añadir las alcancías que cada capitán de mar y guerra procuraba recibir en su nombre. El gobernador del Tercio de Galeones, Francisco Ramírez Briceño, afirmaba que cada cabo de galeón obtenía en beneficio de los hermanos jerónimos más de doscientos reales.[711] Los frailes de Nuestra Señora de Barrameda defendieron en diversos episodios en el trascurrir del XVII los aparentes privilegios asistenciales –y retributivos– con los que la Corona les había agraciado merced a dos cédulas expedidas en 19 de febrero de 1606 y 20 de abril de 1611.[712] En una fecha tan tardía como 1688 los hermanos, con el prior a la cabeza, instaban a Madrid a que generales, almirantes, capitanes y oficiales del sueldo respetasen las prerrogativas de Nuestra Señora de Barrameda, impidiendo que en los galeones se introdujeran alcancías para limosnas sin licencia expresa de S.M. Las limosnas recibidas durante los viajes habían de quedar en manos del pagador de la Armada de la Guarda o de la flota para, durante el pagamento de vuelta, y bajo la supervisión del general del contingente y un juez oficial de la Casa de la Contratación, distribuirse lo percibido: dos terceras partes debían recaer en el convento y la restante en el hospital.[713] Muchas de estas

[708] Bienes de difuntos: Pedro Tamayo, AGI, Contratación, 260B, nº 1, r. 13.

[709] Carta de Juan Bautista de Baeza a Felipe III, Cádiz, 6 de junio de 1612, AGI, Indiferente General, 1129.

[710] Velázquez Gaztelu, *Fundaciones de todas las iglesias, conventos y ermitas de la muy noble y muy leal ciudad de Sanlúcar de Barrameda*, 131-148.

[711] Carta de Francisco Ramírez Briceño a Felipe III, Sanlúcar, 22 de octubre de 1610, AGI, Indiferente General, 1127.

[712] Real cédula, Aranjuez, 20 de abril de 1611, AGI, Indiferente General, 2497, L. 10.

[713] Carta de los jueces oficiales de la Casa de la Contratación a Carlos II, Sevilla, 9 de noviembre de 1688, AGI, Indiferente General, 1497.

otras limosnas sin autorización real, a juzgar por los testimonios de los jerónimos, no eran libres sino impuestas bajo coacción,

> […] vemos claramente que esta cédula real no se guarda ni hacen caso de ella, porque se llevan muchas alcancías y cajas en que los capitanes, maestres y contramaestres fuerzan a la gente dicha. De manera que dan a entender piden para particulares suyos, y asimismo en los pagamentos pide limosna la gente que manda, se pide por su mandado; y los pobres soldados, de miedo, y asimismo la gente de mar, dan, aunque no quieren la dicha limosna.[714]

En esta línea, los hermanos verterían acusaciones de que, en connivencia o compitiendo, imponían alcancías forzadas los oficiales de la Casa de la Contratación –aunque el contador mayor y juez oficial Antonio López de Calatayud acatase la cédula regia de 1606–,[715] los generales, almirantes, capitanes, maestres y soldados.

De este combate no tan soterrado por captar los recursos de la soldadesca –lo que no es incompatible con que los propios soldados pretendieran adquirir, en forma de un asistencialismo corporativo, un papel más activo en la orientación de sus propios ingresos– seguramente se debió la coincidencia en el tiempo de la fundación de la cofradía de la Virgen del Rosario del Tercio de Galeones. En efecto, a finales de la primera década del XVII, el gobernador de la unidad, Francisco Ramírez Briceño, se proclamaría promotor de la cofradía del Rosario, una práctica muy extendida en el ejército de Flandes, «fundé para su devoción una cofradía de Nuestra Señora del Rosario por el uso y costumbre y devoción que de Flandes me ha quedado, que así se usa allá en todos los tercios».[716] Efectivamente, la religiosidad católica era una de las señas de identidad de las tropas del Rey Católico en los Países Bajos, introyectando tanto un sentir de guerra justa contra el hereje como una confortabilidad ante la promesa de la salvación. En el último tercio del XVI proliferaron estas asociaciones en que se entrelazaban camaradería, solidaridad y piedad (Parker, 2003 [1972]: 220-221). Sea como fuere, la adoración a la Virgen del Rosario en aquel espacio militarizado que era la Baja Andalucía se retrotraía al XVI, cuando un tercio de armada ligado a las Galeras de España se agrupó en torno a una cofradía del Rosario en 1576 (Díaz Rodríguez, 2006: 8-10).

Muchas obras han reivindicado el arraigo de esta advocación entre las poblaciones de la Andalucía Occidental (Sancho de Sopranis, 1939), gracias en parte al apostolado de dominicos y jesuitas (García Hernán, 2002: 15-21). Habitualmente, capellanes de estas órdenes hacían las navegaciones transatlánticas al lado de las compañías de las capitanas y almirantas de las flotas (Gil Muñoz, 2004: 84-85) y el Tercio de Galeones. Briceño justificaría su empresa piadosa resultado de su acatamiento de las ordenanzas

[714] Carta del convento de Nuestra Señora de Barrameda a Felipe III, Sanlúcar, 13 de marzo de 1611, AGI, Indiferente General, 1128.

[715] Fe de cédula real por Antonio López de Calatayud, Sevilla, 12 de noviembre de 1610, AGI, Indiferente General, 1128.

[716] Carta de Francisco Ramírez Briceño a Felipe III, Sanlúcar, 22 de octubre de 1610, AGI, Indiferente General, 1127.

reales. En el capítulo 20 de «la instrucción dada en Lerma»[717] se estipulaba la fundación de cofradías, lo que reafirmó al gobernador en la tarea.

Ahora bien, si a los militares les pudieron impulsar sentimientos de religiosidad y camaradería, en contra de lo que pudiera parecer a simple vista, el Rosario del Tercio de Galeones no fue estimulado por ningún clericalismo. La instauración de la nueva cofradía fue una maniobra que denotaba el deseo de Ramírez Briceño de arrebatar influencia a los jerónimos sobre sus hombres, granjeándole la enemistad de aquellos, «lo cual sienten los frailes mucho, por parecerles que lo que dan a estar cofradía [del Rosario] se les quita a ellos».[718] Es imposible averiguar si los soldados del Tercio de Galeones estaban de acuerdo con la iniciativa de su gobernador, quien remarcaba la voluntariedad de las limosnas a la flamante cofradía. Estas aportaciones sufragarían por un siglo las misas por los fallecidos y sus enterramientos, muy caros en América. Lo único en claro es que la devoción a la Virgen del Rosario sí despertaba ya en los albores de la centuria la aprobación de la soldadesca, embarcándose en la capitana o almiranta de la Armada de la Guarda incluso antes de la fundación oficial de la cofradía. En 1601, por ejemplo, Juan López de Zarauz, pagador de la Armada de la Guarda, abonó 7.480 maravedís a un tal Floristán de Robles, vecino de Sanlúcar, por el aderezo de una imagen de la Virgen que Luis Fajardo esperaba llevar en su singladura a las Indias.[719] Esta talla, la misma que Luis Fernández de Córdoba embarcaba con sus galeones (Díaz Rodríguez, 2006: 14-18), presumiblemente se perdió en el naufragio de 1605, encargándose a algún maestro imaginero una nueva figura a finales de la primera década del XVII.

Con el tiempo, esta veneración revestiría firmes sentimientos de solidaridad y apoyo mutuo entre los oficiales y soldados. A principios de los años diez, era mayordomo de la cofradía el alférez Juan de Arenas, de la compañía del capitán Pedro de la Cueva. En 1614, tras el viaje del Tercio de Galeones con la Armada de la Guarda de Jerónimo de Portugal, el capitán Cristóbal Portocarrero –junto con el resto de las soldados de su compañía– hizo donación a Juan de Arenas, como representante de la cofradía, de 6.060 maravedís en concepto de 500 libras de bizcocho ahorrado entre abril y agosto de 1613. Un ahorro del que daban certificación el maestre de raciones del galeón Santa Ana María Jesús y el contador de cuentas de la avería.[720] Similar dimensión caritativa explica por qué otros tercios de armada replicaron estas estructuras devocionales y asistenciales. En 1639, también un tercio de armada agregado a la escuadra de Cantabria de la Armada del Mar Océano tenía asociada a la unidad una cofradía de Nuestra Señora del Rosario. Como el Tercio de Galeones hubo de portar,

---

[717] Briceño aludía con toda probabilidad a las ordenanzas militares de 1598. Portugués, *Colección General de las Ordenanzas Militares, sus innovaciones y aditamentos*, Vol. I.

[718] Carta de Francisco Ramírez Briceño a Felipe III, Sanlúcar, 22 de octubre de 1610, AGI, Indiferente General, 1127.

[719] «Juan López de Zarauz, pagador de la armada. Data de los maravedís que paga por cuenta de lo que va recibiendo de los 300.000 ducados de S.M. ha mandado se le entreguen para el despacho de las dos armadas que este año de 1601 han de ir a las Indias e islas de Barlovento, y esta data es de lo que paga por cuenta de la de la Guarda de las Indias por proveeduría», AGI, Contratación, 3329.

[720] «El dicho pagador Domingo de Sarasua. Data de los maravedís pagados por cuenta de sueldos de gente de mar y guerra y otros oficiales y ministros desde 21 de septiembre de 1613 hasta 1614», AGI, Contratación, 3351.

el de la escuadra de Cantabria «llevaba consigo su imagen y algunos ornamentos, estandartes de plata y cera de su servicio».[721]

Por diversos avatares, la imagen de la Virgen del Rosario perteneciente a aquel tercio de la Armada del Mar Océano quedó, tras la división de la unidad, depositada en el en la actualidad desaparecido convento de Santo Domingo de Vitoria. Un destino semejante al que le aguardaba a la Virgen del Rosario del Tercio de Galeones, popularmente conocida como *la Galeona*. La vinculación de la unidad con el presidio de Cádiz –donde se agregaba de presidio desde las primeras décadas del XVII– no solamente propició la paulatina inserción de la oficialidad y soldadesca de la Carrera en la vida gaditana y sus ceremoniales. También, la asunción de la imagen y su cofradía militar por varias instituciones religiosas de la ciudad. Tradicionalmente, tras atracar la Armada de la Guarda en la bahía de Cádiz, la talla era desembarcada con pompa y circunstancia intramuros y restituida al convento de Santo Domingo o al de monjas de la Candelaria,

> Cuando se desembarcaba el Tercio de Galeones para agregarse a este presidio, lo hacía trayendo la imagen de Nuestra Señora del Rosario en forma de procesión. En hombros de los capitanes, y que el gobernador del dicho tercio traía el guion y a la imagen seguía este tercio con sus armas y los soldados, y los alféreces con sus banderas. Y que de este modo llevaba la imagen a la iglesia donde había de quedar. Que unas veces dicen fue el convento de Santo Domingo, y otras el convento de monjas de la Candelaria. Y desde allí marchaba el tercio a la Puerta de Tierra adonde se entregaban las banderas de él como cuartel que lo es también de las banderas de este presidio.[722]

Los embarques se realizaban siguiendo el sentido inverso. Sin embargo, esta parafernalia estaba en peligro de extinción en la década de los sesenta, producto de las transformaciones en la infraestructura y financiación del dispositivo militar. En 1659, el conde de Molina de Herrera, gobernador del Cádiz, rogaba al secretario Francisco Sáenz Navarrete que intercediera ante el Consejo de Indias a fin de que se proveyera un socorro regular a los soldados del Tercio de Galeones.[723] Molina de Herrera escribía desde su propia experiencia, ya que, como gobernador de Cádiz en la década de los cincuenta, había visto a las compañías de infantería de la Armada de la Guarda reforzar el presidio y presentar cierto carácter de unidad permanente. La petición fue atendida por la Junta de Guerra de Indias, la cual, por otro cauce, pidió un informe detallado a la Casa de la Contratación.

La historia de la unidad hasta el final de siglo sería, en todo caso, muy distinta a las recomendaciones de Molina. Ya en los cincuenta, precisamente, habían quedado preconfigurados rasgos del adelgazamiento del engranaje militar y naval, más versátil y liviano que en los años veinte o principios de los treinta. Los antiguos reclutamientos por banderines de enganche parecen haber cedido paso a modalidades más baratas

[721] Consulta del Consejo de Guerra, Madrid, 15 de diciembre de 1639, AGS, Guerra Antigua, 1265.
[722] Sumaria de la visita, cuaderno 1º, Cádiz, 27 de octubre de 1665, AGI, Escribanía, 1156A.
[723] Carta del conde de Molina a Francisco Sáenz Navarrete, Cádiz, 27 de julio de 1659, AGI, Indiferente General, 1180.

de captación: proclamas públicas en las ciudades de Cádiz, Sevilla, El Puerto de Santa María, Sanlúcar, Jerez de la Frontera, Chiclana, Puerto Real, Ayamonte o Lepe. Ya en 1652, la leva de «gente escogida» en estas localidades consistió, básicamente, en la proclamación de anuncios de la inminente partida de la Armada de Martín Carlos de Mencos por parte de ciertos oficiales o comisarios a lo largo de la costa. La mayor parte de los miembros de las tripulaciones parecen haber estado inclusos en las listas de los oficiales del sueldo con anterioridad, por lo que el procedimiento se limitaba a «recogerse» a bordo de los bajeles y tomarles muestra.[724]

Esta economización del dispositivo militar estaba en sintonía con la conversión de Cádiz en un *fiscal-military hub* y un centro de redistribución de mercaderías transnacionales, muchas de ellas de contrabando. Como se ha visto en líneas precedentes, ya en los cuarenta diversos testimonios hacían alusión al elevado número de personas que vivían en Cádiz a la expectativa de embarcarse como soldados de ocasión –en 1642, 500 vecinos, alrededor del 25% de la población– en la Armada de la Guarda, las capitanas y almirantas de las flotas y la Armada del Mar Océano. Con semejante reserva de gente dispuesta a embarcar en los contingentes, la reformulación de la avería y la mayor elasticidad en los despachos de las armadas, que perdieron su ritmo anual, ya menos que nunca era indispensable mantener levantadas durante todo el año las compañías del Tercio de Galeones. Por eso, desde 1658, ahora ya sin solución de continuidad, las cuentas del presidio no reflejaron ni una sola vez en lo que quedaba de siglo la incrustación del Tercio de Galeones junto con las seis compañías de su dotación regular.[725]

Estas mutaciones no solamente afectaron a la identidad del soldado –ese infante que tanto recelo causó en el duque de Nájera durante la campaña de Salsas por estar apegado a Cádiz y solamente alistarse para embarcar sus drogas a las Indias–, amenazando la misma supervivencia de la devoción a la Virgen del Rosario y la existencia de la cofradía. Durante la visita y residencia a la Armada de la Guarda de Manuel de Bañuelos retornada a España en 1665, al ser preguntado el sargento mayor del presidio de Cádiz, Lope de Mendoza, por el desembarco en la bahía del Tercio de Galeones, fue explícito al definir cáusticamente a la unidad como «lo que llamaban Tercio de Galeones». Para Lope de Mendoza, la puesta en tierra de las compañías de la Armada de la Guarda era un despropósito a la profesión de la milicia. Al regreso de la armada de Diego de Ibarra en 1659, la unidad se deshizo al desembarcar cerca del castillo del Puntal. Los símbolos del Tercio de Galeones, la talla de la Virgen del Rosario y las banderas de las compañías llegaron a la puerta de Tierra sin más resguardo que los alféreces, sargentos y algunos soldados. Por último, la imagen fue subida en un coche de caballos y conducida a la casa de Diego de Ibarra. El procedimiento, del todo inadecuado, volvió a repetirse en 1665,

[724] «Relación de la gente de mar y guerra que toca llevar la armada del cargo del general don Martín Carlos de Mencos, la que se ha alistado, y la que falta para cumplir el número de ella», Cádiz, 31 de mayo de 1652, AGI, Contratación, 4798.

[725] «Relación del número de infantería que hoy se halla sirviendo en este presidio de Cádiz en seis compañías de su dotación […]», Cádiz, 18 de mayo de 1670, AGS, Guerra Antigua, 2241. Con este propósito, se revisaron también los legajos, AGS, Contaduría Mayor de Cuentas, Tercera Época, 1872, 1892, 1916, 1933, 1940, 2891, 2893, 3333.

> hallándose este testigo gobernando esta plaza tuvo carta de aviso del excelentísimo señor duque de Medinaceli de cómo había enviado orden al dicho don Manuel de Bañuelos para que entregara en este presidio el Tercio de Galeones. Y que así se lo avisare para que lo recibiese en conformidad de la orden de Su Excelencia […] fue en 11 de agosto de este presente año. Y habiendo llegado lo que llamaban Tercio de Galeones a esta bahía, y desembarcándose el sargento de la compañía del gobierno, vino a la casa de este testigo a pedirle la orden para que recibiera dicho Tercio en la Puerta de Tierra, donde se acostumbra. Y preguntándole a dicho sargento que oficial venía con el Tercio, respondió que dos alféreces y los sargentos de todas las compañías, y que no traían casi soldados, porque la avería les había quitado las armas luego que se habían hecho los remates. Y que ellos habían buscado unas veinte o treinta armas para poder defender los barcos que traían la imagen y banderas, y no obstante que este testigo extrañó el dicho modo de venir, como tambien lo hizo de la entrega de la vez pasada que lleva referida, envió orden a la Puerta de Tierra para que allí recibieran las banderas y los sargentos y alférez llevaron en un coche la imagen a casa del dicho don Diego de Ibarra.[726]

Para el sargento mayor del presidio de Cádiz, las razones de la erosión de la unidad residían en las fórmulas de economía política implantadas en la década anterior y los cambios en la avería, aquello que sin rebozo describía como «la corruptela». Al obtener el gobernador y los capitanes de mar y guerra las compañías por medio de asientos de construcción de galeones o préstamos, su interés en sus soldados finalizaba una vez terminados los viajes, entrando a los pocos años otros en posesión de las compañías. La única expectativa de los alféreces yacía en poder embarcarse una segunda vez antes de expirar los tres años de propiedad que les ofrecían las ordenanzas. Y en cuanto a los soldados, ni el carácter no permanente de la unidad ni la venalidad desplegada sobre alferecías, sargentías y puestos de cabos de escuadra motivaban el espíritu marcial, «el quedar el Tercio [de Galeones] sin soldados luego que llega de Indias es porque ni son socorridos el tiempo que están en tierra, ni tienen esperanza de ser oficiales en sus compañías, porque todos los puestos de ellas hasta los de cabos de escuadra se benefician».[727]

La visita de Menéndez de Porres y Avilés en 1665 hubo de suponer un grave toque de atención para los militares de la Carrera, al subrayar la desarticulación del Tercio de Galeones y la ausencia de espíritu de cuerpo alguno. Tal vez como reparación del hundido prestigio de la unidad, en 1667, Diego Centeno Ordóñez –hermano del antiguo capitán del Tercio, José Centeno– y el mayordomo de la cofradía, Pedro Navarro, en representación del gobernador Gaspar Manuel de Velasco y el resto de soldados, adquirieron dos capillas en la iglesia de Santo Domingo. La operación entre los militares y el prior del convento de Santo Domingo, protocolizada ante escribano público, estableció la cesión de estos dos espacios a cambio de una limosna y donación de 22.000 reales de vellón proporcionados por los cofrades. En una de las capillas se colocaría la imagen de Nuestra Señora del Rosario del Tercio de Galeones. Los militares obtenían la facultad de construir una o dos bóvedas para los difuntos de la cofradía –esta práctica de enterrar a los militares de la Armada de la Guarda en una iglesia específica tiene su

[726] Sumaria de la visita, cuaderno 1º, Cádiz, 27 de octubre de 1665, AGI, Escribanía, 1156A.
[727] Sumaria de la visita, cuaderno 1º, Cádiz, 27 de octubre de 1665, AGI, Escribanía, 1156A.

paralelismo en la *Nieuwe Kerk* de Ámsterdam, sepultura de los almirantes holandeses contemporáneos– y el compromiso de los religiosos de acudir a las procesiones de embarco y desembarco de la imagen.[728]

Santo Domingo, sede de la cofradía de Nuestra Señora del Rosario, se convirtió en una espacio de sociabilidad de los militares-empresarios de las armadas indianas y sus soldados subordinados, todos ellos individuos involucrados en el contrabando de mercaderías transnacionales y el fraude fomentado y desarrollado en el emporio gaditano. Era un distinguido club de empresarios de la guerra y hombres de negocios sin duda, pero también de soldados más humildes. No deja de ser paradójico que algunos de los militares-empresarios más sobresalientes del Cádiz finisecular ejercieran un patronato sobre la cofradía y el convento dominico justo cuando el Tercio de la Armada de la Guarda languidecía como unidad permanente. El antiguo gobernador del Tercio de Galeones y almirante de las armadas, Francisco Navarro, fue el promotor y mecenas de la construcción,[729] iniciada en 1683, del retablo de mármol de Carrara de la capilla mayor de la iglesia de Santo Domingo, obra del maestro Andrea Andreoli, un alarde de ostentación barroca en el que emplearía de su bolsillo 9.000 pesos. Por supuesto, Navarro no estaba solo en la iniciativa, contando con el respaldo de la comunidad conventual dominica, pero, sobre todo, del albacea de su testamento y amigo personal, el también militar-empresario de la Carrera, Domingo de Munárriz.[730] Munárriz, quien dispondría en su testamentaría que sus restos reposasen en Santo Domingo –como lo hacen hasta el día de hoy–, era uno de los financieros de la actividad contratista de Navarro, habiendo de socorrer económicamente al marino andaluz y aportando diversas partidas dinerarias dirigidas a evitar la interrupción de las obras de la capilla mayor.[731]

Semejantes recursos económicos se debieron, sí, al esplendor comercial por el que transitaba Cádiz, pero específicamente a los sustanciosos beneficios cosechados por estos individuos originados del embarque en los galeones de guerra y naos de las flotas de mercaderías de alto valor como la «ropa de Francia».

De cualquier manera, este club de militares distó de estar reservado exclusivamente a los exponentes más acaudalados y de mayor jerarquía de la profesión. El traslado de la cofradía de Nuestra Señora del Rosario del Tercio de Galeones a Santo Domingo tuvo una acusada transversalidad, involucrando a toda la unidad. En Santo Domingo se efectuaban en los años setenta del XVII algunos de los remates de los sueldos de la infantería del Tercio de Galeones, para proseguir luego con la unificación de las limosnas, mandas y donaciones reunidas por la gente de guerra y mar de la Armada de la Guarda. El 18 de abril de 1673, por ejemplo, se recaudó entre las alcancías de los galeones retornados con Diego de Ibarra un total de 11.343 reales, una porción de los cuales se destinó a pagar al escultor Andrea Andreoli.[732] Pero, sin lugar a duda,

[728] «Escritura del Consulado y Comercio de España, en que se constituye patrono de la cofradía de Nuestra Señora del Rosario», Cádiz, 20 de diciembre de 1721, L. 3, AGI, Consulados, 66.

[729] Poder del almirante Francisco Navarro a don Joseph Luiziani, Cádiz, 20 de julio de 1683, AHPC, PC, 2361, ff. 408r-409v.

[730] Testamento de Francisco Navarro, Cádiz, 28 de mayo de 1686, AHPC, PC, 2361, ff. 301r-310r.

[731] Testamento de Domingo de Munárriz, Cádiz, 2 de agosto de 1700, AHPC, PC, 2380, ff. 611-620v.

[732] «Ha de haber la cofradía de Nuestra Señora del Rosario del Tercio de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias de limosna y mandas que se juntaron en el pagamento que se hizo en Santo Domingo

esta renovada cohesión interna de estas compañías de infantería levantadas *exprofeso* para guarnecer los galeones de la plata tuvo por su plasmación más espectacular las ceremonias de embarque de la Virgen del Rosario en la capitana antes de la partida, de que fue testigo por ejemplo el fraile dominico francés Jean-Baptiste Labat en 1706. Al religioso aquel dispositivo militar no le causó impresión alguna, considerando a las naves mal armadas y pobremente tripuladas, plagadas las cubiertas por pasajeros que desembolsaban desorbitadas sumas por el pasaje. El extranjero enunciaba, eso sí, que la procesión de embarque, la asistencia de todo el cuerpo cívico, los himnos entonados, y el desfile de los soldados entusiasmaba a la vecindad Cádiz.[733] El Tercio de Galeones, de facto, se había convertido en una suerte de milicia cívica, imbricada con la religiosidad popular, pero cuya fervorosa aceptación iba de la mano de la oportunidad de negocio y enriquecimiento que deparaba para las gentes de Cádiz y localidades aledañas. La procesión simbolizaba los fuertes lazos que unían a unas oligarquías locales enriquecidas con un comercio transnacional cuyos beneficios se desparramaban verticalmente a los grupos subalternos merced al alistamiento en las compañías de la Carrera.

LA ADMINISTRACIÓN DEL SOLDADO

Hasta aquí se han desgranado algunas de las razones que espoleaban al soldado de la Carrera a alistarse –obtener ingresos adicionales ejerciendo su profesión en Indias, vender las raciones de vino o bizcocho en América o comerciar, constituía además una oportunidad de movilidad social y espacial, y representaba para muchos la posibilidad de viajar sin tener que cumplir los controles de la Casa de la Contratación– pero no conviene pasar por alto que, sumado a estas variables, el sueldo percibido no era un acicate irrelevante, y más para los integrantes de unos sectores populares urbanos como los andaluces. No faltarían los testimonios, por ejemplo, los emanados de los caballeros veinticuatros en 1648, que relatarían hasta qué punto el embarque en las armadas estaba afianzándose como una vía de escape de los trabajadores del reino de Sevilla a las Indias ante un panorama desolador, dominado por el desplome de la economía y la dislocación del tejido artesanal (Díaz Blanco, 2021: 259-282; 2022: 269-297).

De inicio, a las plazas sencillas de la Carrera de Indias les correspondían salarios humildes, incluso en comparación con los soldados de otras fuerzas armadas de la Monarquía. El *milite* de las capitanas y almirantas de las flotas cobraba al mes, estando embarcado, unos 22 reales. En cuanto a un soldado raso del Tercio de la Armada de la Guarda, en 1607, el presidente de la Casa de la Contratación, Francisco Duarte, cifraba el montante percibido en 33 reales,[734] una cantidad que más o menos se ajusta a otras conversiones monetarias expresadas en diversos momentos, 3 escudos mensuales (Tabla 21).[735] Los mosqueteros –unos treinta soldados selectos

a la gente de mar y guerra de ella en 18 de abril de 1673 […]», L. 2, AGI, Consulados, 66.

[733] Jean-Baptiste Labat, *Voyages du P. Labat de l'ordre des ff. Precheurs en Espagne et en Italie. Tome premier*, París, Jean-Baptiste Delespine, 1730, 388-397.

[734] Carta de Francisco Duarte a Felipe III, Sevilla, 21 de abril de 1607, AGI, Indiferente General, 1123.

[735] «Relación de la infantería, gente de mar y artilleros que son menester para tripular y navegar seis navíos de porte de 450 toneladas y de lo que importan sus sueldos y bastimentos para su provisión en ocho

por compañía, quienes disfrutaban de un estatus privilegiado que no se adecuaba ya a comienzos del XVII con su armamento, el mosquete, generalizado entre el resto de soldados– doblaban ese salario, con 6 escudos al mes. Estos sueldos era común que se doblasen con dos pagas anticipadas al momento del embarque.[736] Pero, de cualquier manera, palidecían ante sueldos superiores, como el de un infante normal del ejército de Flandes del XVI, cuya asignación ascendía, englobándose una serie de suplementos, a los 44 reales (Parker, 2003 [1972]: 200).

Lo más llamativo, o quizás no tanto, yace en el hecho de que, a pesar de que estos salarios se mantuvieron congelados durante todo el siglo XVII y continuaban vigentes durante la guerra de Sucesión (Rahn Phillips, 2010: 102-105) –atravesando coyunturas económicas en que la inflación y, por extensión, la depreciación monetaria, estaban a la orden del día– por largo tiempo hubo más candidatos de los necesarios y no faltó gente entre la que escoger.[737] Todavía más, cuando las ventajas –esto es, bonificaciones concedidas al soldado por motivos diversos, suponiendo normalmente un sobresueldo– (Rodríguez Hernández, 2011: 362) no siempre se concedieron, a causa de las penurias de la bolsa de la avería, «en la Armada de Carrera de las Indias no se dan ventajas ningunas por el inconveniente que tendría el aumentarse este gasto más el caudal de la avería».[738] Con todo, sí existieron, probablemente en número reducido, en la primera mitad del XVII.[739] Además, aventajados eran considerados, además de los infantes con rango de mosqueteros, los cabos de escuadra y los descritos como «cabos de escuadra de guzmanes», los conocidos simplemente como «cabos principales» en la Armada del Mar Océano.

Cada compañía del Tercio de la Armada de la Guarda estaba compuesta por cinco cabos de escuadra, disfrutando cada uno con un sueldo de 6 escudos al mes. Pero el cabo de la primera escuadra de la compañía, los «guzmanes», gozaba de unos emolumentos o ventaja, 2 escudos adicionales.[740] Por una real cédula de 1637, se establecía el canal de acceso a estos sobresueldos. En la provisión de escuadras, ventajas y mosquetes se observarían las mismas órdenes que en la Armada del Mar Océano. Los capitanes escogerían a los aventajados ordinarios entre los beneméritos. Por su parte, el ascenso a escuadras y mosquetes sería regulado absolutamente por los capitanes de las compañías. Aun con todo, el veedor general o sus oficiales habrían de examinar las aptitudes de los mosqueteros propuestos.[741]

---

meses de navegación», AGI, Indiferente General, 1127.

[736] «El dicho pagador Domingo de Sarasua, data de los maravedís que pagó por sueldos y socorros de la infantería y gente de mar de la Armada [de la Guarda] del año de 1610 por libranzas de la Junta de la Avería y general de la dicha armada», AGI, Contratación, 3346. «Data de lo pagado a la gente de mar y guerra que fue sirviendo en los tres galeones y un patache que el año de 1641 fueron a Cartagena a agregarse a la armada que allí estaba, traer la plata del dicho año a cargo del general Francisco Díaz Pimienta», AGI, Contratación, 3416. «El dicho pagador Cristóbal de Vozmediano, su cuenta ordenada de data de los maravedís que pagó en el arca de capitanía general de la ciudad de Cádiz en los años 1660, 1661 y 1662», AGI, Contratación, 3490.

[737] Carta de Bernardino de Avellaneda a Felipe III, Sevilla, 30 de diciembre de 1603, AGI, Indiferente General, 1119. Carta de Francisco de Tejada, Cádiz, 20 de marzo de 1617, AGI, Indiferente General, 1136.

[738] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 26 de mayo de 1667, AGI, Indiferente General, 1877.

[739] Remate de cuentas, Alonso de Tapia y Vargas, 1637, AGI, Contratación, 4797.

[740] Veitia Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales…*, L. II, Cap. II, punto 22, 36.

[741] «Declaración de la forma como se han de proveer en la armada de las Indias las escuadras, ventajas y mosquetes», real cédula, Madrid, 28 de febrero de 1637, AGI, Indiferente General, 2500, L. 17. Veitia

Tabla 21

Sueldos mensuales de diversos componentes del Tercio de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias

Cargo	*Número (por ocho compañías)*	*Sueldo mensual (escudos)*
Gobernador del Tercio (maestre de campo)	1	60
Sargento mayor	1	40
Capitán de mar y guerra	7	40
Alférez	8	15
Abanderado	8	3
Sargento	8	8
Cabo de escuadra de Guzmanes o cabo principal	8	8
Cabo de escuadra ordinario	32	6
Mosquetero	200	6
Capellán	8	12
Barbero	8	3
Tambor	16	6
Pífano	8	6
Soldado de plaza sencilla	-	3

Fuente: AGI, Indiferente General, 1127.

¿Por qué, entonces, tanto las compañías de las flotas como el Tercio de la Armada de la Guarda contaron con voluntarios dispuestos a enrolarse para engrosar sus filas? La primera razón estribaba en que los pagamentos generales de estas tropas, tanto en los embarques a los reinos americanos como al retorno, eran bastante seguros. En una época, la edad moderna temprana, en que los incipientes estados pagaban tarde y mal –o solamente administraban algunos socorros para que el soldado se sustentara–, la Casa de la Contratación, el pagador de la avería y los oficiales del sueldo de la Armada de la Guarda abonaban rigurosamente quizás no los socorros para el mantenimiento en el presidio de Cádiz, pero sí las soldadas correspondientes a los meses de servicio en Indias y alta mar. Para el presidente de la Casa de la Contratación, Bernardino de Avellaneda, aquella era una de las fortalezas del dispositivo militar, una en la que no había resquicio para la irresolución, «una de las principales causas por que no faltan en esta Carrera los unos ni los otros [marineros y soldados de las flotas] como en las armadas, es por la seguridad de la paga».[742] Además, hasta aproximadamente mediados de los años veinte pagas y socorros se efectuaron en plata,[743] no en un vellón en que se abonarían parte de las soldadas desde entonces y a lo largo de las décadas de mayor presión militar. El restablecimiento de los pagamentos generales nuevamente en buena plata comenzando

Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales…*, L. II, Cap. II, punto 13, 33.

[742] Carta de Bernardino de Avellaneda a Felipe III, Sevilla, 30 de diciembre de 1603, AGI, Indiferente General, 1119.

[743] «El dicho pagador Simón de Gaviola. Data de los maravedís pagados por sueldos de gente y navíos de avisos y tartanas», AGI, Contratación, 3382.

la década de los sesenta[744] no solamente patentizó el relativo éxito de la reformulación del modelo de financiación de la avería, sino que explica por qué el Tercio de la Armada de la Guarda recobró números impensables en los cuarenta y cincuenta.

Los solarios en plata era un señuelo al que los hombres de las comunidades de la marina gaditana y onubense difícilmente podían resistirse. Y por supuesto, estaban las posibilidades crematísticas que las navegaciones proporcionaban al soldado, las cuales elevaban los ingresos muy por encima del salario oficial. Francisco Duarte calculaba –y tales estimaciones habría de tomarlas a buen seguro a la baja– que un soldado de la flota de Nueva España, al que no se le descontaba la ración ordinaria, la munición ni demás bastimentos y pertrechos, recibía en un periplo de diez y seis meses aproximadamente 352 reales. Sin discurrir el transporte de mercaderías con objeto de venderlas en México o los beneficios de ejercer un oficio en los puertos, el «negocio» radicaba en el ahorro del vino de las raciones, casi una pipa, valorada en 90 pesos, a saber, 720 reales. En bruto, el servicio en la capitana o la almiranta de Nueva España se sustanciaba desde la perspectiva del soldado en unos 1.072 reales.[745] En el caso de un soldado del Tercio de la Armada de la Guarda, el panorama era sensiblemente distinto, pues se descontaban de su sueldo las dos pagas adelantadas; la ración, munición y ocasionalmente el valor de las armas,[746] los socorros y; a la altura de los años treinta, la limosna a los padres jerónimos. Así, un infante de la compañía de Juan de Noguerol, Juan de Urruzuno, posiblemente una de las embarcadas en la expedición a las Indias de Fadrique de Toledo y Martín de Vallecilla, se embolsó –sin contabilizar el ahorro en pipería, valorado por el Consulado en unos 510 reales,[747] y habida cuenta que estaba aventajado con dos escudos al mes– 1.150 reales, pero de estos, se le descontaron entre 1629 y 1631, cuando se le terminó de rematar la soldada, 782 reales (Tabla 22).[748] Urruzuno seguramente debía haber cobrado todo su salario hacia septiembre de 1630, al regreso de los galeones a España, pero por alguna eventualidad el remate se retrasó hasta la primavera de 1631.

Tabla 22

Sueldo y cantidades descontadas al cerrarse la cuenta de un soldado embarcado en 1629 en la compañía del capitán Juan de Noguerol

Razón	*Tiempo*	*Reales*
Sueldo total	18 meses aprox.	1.150
Socorros	11-4-1629 a 20-2-1630	-474
Dos pagas adelantadas	-	-100
Ración y munición	21-3-1630 a 10-9-1630	-185
Limosna a los padres jerónimos	-	-23

[744] «El dicho pagador Cristóbal de Vozmediano. Su cuenta ordenada. Data de los maravedís que pagó en el Arca de Capitanía General de Galeones de Cádiz desde primero de enero de 1663 hasta 30 de abril de 1667», AGI, Contratación, 3491.

[745] Carta de Francisco Duarte a Felipe III, Sevilla, 21 de abril de 1607, AGI, Indiferente General, 1123.

[746] Carta de la Casa de la Contratación a Felipe IV, Sevilla, 11 de abril de 1639, AGI, Indiferente General, 1166. «Copia de una carta que se escribió al señor don Jerónimo Gómez de Sandoval en 4 de junio de 1644» y «copia de otra carta que se escribió al veedor y contador de la armada de la Carrera de Indias», AGI, Indiferente General, 1169.

[747] Carta de prior y cónsules a Felipe IV, Sevilla, 23 de noviembre de 1621, AGI, Indiferente General, 1142.

[748] Fenecimiento de cuenta, 3 de junio de 1631, AGI, Contratación, 4796.

En este sentido, los soldados y sus parientes en Andalucía estaban convencidos de que no era admisible retroceder en su derecho a recibir el estipendio convenido. En 1614, un soldado de la almiranta de las naos de Honduras, Bartolomé Vázquez, hacía relación de las razones por las que todavía no se le había abonado su sueldo. Había embarcado en las naos a Honduras en conserva de la flota de Nueva España en 1612, sirviendo en ellas hasta su retorno a La Habana –puerto de recalada previo a emprender el regreso a la Península–, donde se quedó enfermo hacia el 19 de julio de 1613 convaleciendo en el hospital de San Felipe y Santiago. Vázquez siguió en el hospital, al parecer, hasta marzo de 1614, cuando asentó plaza de soldado en la flota de Nueva España de Antonio de Oquendo, anclada en Cuba. El soldado, ya de vuelta en Sevilla, reclamaba a las autoridades el sueldo de trece meses y diez y nueve días, para lo cual anexaba las certificaciones del escribano de las armadas y flotas de la Carrera; de García Garavito de León, capitán de la compañía donde sentó plaza; e incluso del hermano prior del hospital de San Felipe y Santiago y del médico que lo había atendido.[749]

El soldado era una pieza valiosa de la estructura militar de la Carrera por una multiplicidad de razones: fuera de duda, entrañaba un valor humano y demográfico; su reclutamiento y paga comportaba unos gastos a la avería; jugaba un papel como encomendero comercial y; de desertar en España o en las Indias luego de haber recibido socorros o la paga, devenía en una carcoma más para aquella bolsa fiscal. En derredor del soldado, como extensión de ese aparato militar, se extendía una red de administradores y agentes comprometidos en su captación, socorro, dirección y paga. Pero en una época en que el servicio al rey y a las nacientes estructuras políticas y militares modernas se confundía con una concepción patrimonialista de los oficios, el soldado era un elemento que distintos agentes pretendían controlar en su beneficio. Semejante trama administrativa, aunque similar al de otras fuerzas de la Monarquía, poseía sutiles rasgos propios. En su vértice, se encontraban los oficiales de la avería, un organigrama burocrático cuya madurez institucional era heredera del XVI. Estos oficiales conformaban una especie de triunvirato: el contador-diputado, el receptor y el pagador. El contador, cuyo oficio se duplicó en 1645 (Díaz Blanco, 2017: 471-492), tenía por cometido el cálculo previo de los preparativos de las armadas, presupuestando costes y distribuyéndolos sobre las mercaderías remitidas a Indias (Céspedes del Castillo, 1945: 65). El receptor, tras comprobar los registros, cobraba el derecho de la avería una vez que los cargadores habían declarado en la aduana las mercancías en la ida y la vuelta. Servía a la manera de un tesorero de estos caudales, ingresando lo recaudado en el arca de la avería y transfiriéndolo a diversas oficinas, en principio, relacionadas con el despacho de las formaciones navales, como la pagaduría y la proveeduría (Heredia López, 2021: 212),

> Sirva de recoger lo que se le debiere, poniendo este dinero en el Arca de Tres Llaves, como se ejecuta, de donde se saca el que es menester para gastar por menor. Y se pone

[749] Petición de Bartolomé Vázquez, 29 de octubre de 1614. Certificado de Nicolás de Cepeda, Sevilla, 24 de octubre de 1614. Certificado de García Garavito de León, Sevilla, 25 de mayo de 1615. Certificación de fray Rodrigo de Narváez, La Habana, 4 de agosto de 1614. Certificación del licenciado Cárdenas y Guevara, La Habana, 6 de agosto de 1614, AGI, Contratación, 4794.

> en otra Arca de Tres Llaves que está a cargo del pagador, teniendo él [pagador] una de ellas, y otra el juez de la Avería, y otra el veedor de la Armada [de la Guarda de la Carrera de Indias]. Y de aquí va pagando todo lo que está a su cargo, como son los sueldos de gente de mar y guerra de la dicha armada, y todo lo que montan las provisiones de ella.[750]

El receptor tuvo la potestad por mucho tiempo –aunque en 1608 se le ordenase abstenerse de ello– para hacer pagamentos directos, atribución que obviamente se solapaba con la del pagador. Este último, ya referido, había de abonar con el asentimiento de otros oficiales, las soldadas del marinaje y de las compañías de infantería de la Carrera, entre otros menesteres. Estas transferencias estaban, técnicamente, controladas por un sistema de contrapesos. El pagador únicamente acometía los abonos después de la expedición de un auto por la Sala de Gobierno de la Casa de la Contratación –si la administración del derecho discurría directamente– o previa autorización de los administradores de la avería, de correr por arrendamiento (Heredia López, 2021: 212).

Sin embargo, la administración sobre el terreno de la infantería embarcada recaía en manos de los oficiales del sueldo de la Armada de la Guarda, el veedor y el contador. No eran sus únicas ocupaciones ciertamente. Los veedores supervisaban las compras de pertrechos y bastimentos que se hacían a cargo de la avería, llevando su contabilidad. En cuanto al contador, sentaba las plazas de los escribanos y maestres de raciones aprobados por la Casa de la Contratación o el Consulado, supervisaba junto al veedor las compras de bastimentos, controlaba la cuenta y razón de estos gastos, y, por extensión, fiscalizaba a los maestres de raciones (Heredia López, 2019c: 221-246).

No hay demasiado atisbo de duda que estos oficiales (Domínguez Nafría, 2004: 135-165) –de por sí, implicados en el embarque de productos agropecuarios en las armadas– (Heredia López, 2019c: 221-246) habrían tenido un interés en alistar en las compañías a los soldados a cambio de «favores e intercesiones», expresión repetida reiteradamente. Se sabe su participación tanto en el encarecimiento de los despachos navales (Heredia López, 2019c: 221-246) como en la regular actividad comercial, a pesar de estarle esta última vedada, por lo que los lazos con soldados encomenderos no habrían sido nada extraño. Unos oficios que, por si fuera poco, fueron puestos en almoneda por el conde de Castrillo y la Junta de Vestir la Casa en la década de los treinta (Gil Martínez, 2017: 97-126), como lo volverían a estar en la segunda mitad del XVII. Pero antes de que la venalidad fuese un factor decisivo en la designación de estos oficios, en las primeras décadas del XVII, durante el apogeo de los asientos de la avería, su provisión estuvo mediatizada por las cláusulas de estos contratos. En la segunda década del XVII, por ejemplo, el Consulado de Cargadores a Indias tenía la facultad de proponer al rey una terna de candidatos entre los que elegir a los respectivos veedores de las flotas de Tierra Firme y Nueva España.[751] Un hecho que complejiza el asunto, porque veedores y contadores podrían haber estado durante el periodo de los

[750] Carta de los jueces oficiales de la Casa de la Contratación a Felipe III, Sevilla, 23 de septiembre de 1608, AGI, Indiferente General, 1868.

[751] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 18 de abril de 1617, AGI, Indiferente General, 1868.

asientos igual o más interesados en que no se socavase en exceso el derecho del que dependía la salud empresarial de los administradores de la avería.

Por otro lado, veedores y contadores no eran las únicas figuras presentes en alistamientos, socorros y pagamentos. En 1611, Felipe III reconvenía al veedor y contador de la Armada de la Guarda, afirmando los muchos soldados alistados que, sobre todo en las capitanas y almirantas de las flotas, pero también en la Armada de la Guarda, se hacían «por ruegos e intercesiones sin que sean soldados» para obtener granjerías de los viajes o pasar a Indias. También cuestionaba la limpieza con que se hacían las listas durante los alojamientos. El rey ordenaba que, una vez terminados los aposentamientos, la gente de guerra se embarcara en Sevilla tomándosele muestra en presencia del presidente de la Casa de la Contratación. Veedor y contador no habrían de consentir que luego, a lo largo del cauce del río o en Sanlúcar, los alistados se trocasen por otros, y solamente de la lista formada en presencia del presidente se debía hacer las dos pagas adelantadas en Sanlúcar, «a las mismas personas, y no a otras, y si se metieren otras demás, de que se os cargará y pagaréis el sueldo de ellos y seréis castigados».[752] Quizás como un medio de compensar la influencia de los jueces oficiales de la Casa de la Contratación y los oficiales del sueldo, cuya honradez era indiscutida por Francisco Duarte, «el veedor de la Armada [de la Guarda] Simón López de Garagarza […] es entero celoso y desinteresado»,[753] Felipe III encomendaba a Medina Sidonia que no perdiera de vista en Sanlúcar la labor de veedor y contador.[754] En puridad, tanto Medina Sidonia[755] como algunos generales[756] fueron los más persistentes –y persuasivos– en desacreditar al entramado administrativo y los mecanismos de fiscalización del soldado promovidos por la Contratación en Sevilla y Sanlúcar. En esa lucha de poderes, mientras para la Casa de la Contratación el problema de la calidad era casi irresoluble, para los Guzmanes el desplazamiento del eje de la Carrera a Cádiz era la solución a todos los problemas.

Más adelante, la consolidación de los asientos de la avería subrayó la asistencia a socorros y pagamentos de varios agentes. Merced a dos capítulos del asiento de 1621-1626 contraído con el Consulado y diversos hombres de negocios de Cádiz, se establecía que los socorros –fracciones de la paga entregadas para la sustentación del soldado– se efectuasen en tabla y mano propia de ocho en ocho días, es decir, por el pagador de la avería o su oficial mayor, con la asistencia de veedor y contador, y sin la intermediación de los capitanes (Parker, 2003 [1972]: 202). Es más, redoblando el juego de equilibrios, se insistía en que asistiera «a la dicha paga la persona que para ello nombraren los dichos administradores».[757] A renglón seguido, otro capítulo del asiento abundaba en que en los socorros, pagas y fenecimientos de cuentas habían de concurrir juntos

[752] Real cédula, Madrid, 23 de febrero de 1611, AGI, Indiferente General, 2497, L. 10.
[753] Carta de Francisco Duarte a Felipe III, Sanlúcar, 6 de marzo de 1607, AGI, Indiferente General, 1123.
[754] Real cédula, Madrid, Madrid, 23 de febrero de 1611, AGI, Indiferente General, 2497, L. 10.
[755] Carta de Medina Sidonia a Felipe III, Sanlúcar, 14 de marzo de 1614, AGI, Indiferente General, 1868.
[756] Jerónimo de Portugal y Córdoba, Sanlúcar, 3 de marzo de 1613, AGI, Indiferente General, 1131.
[757] «Copia de dos capítulos del asiento que por mandado del Rey Nuestro Señor que esté en gloria se tomó con los administradores de la avería el año pasado de 1622», AGI, Indiferente General, 1869.

representantes de la veeduría y contaduría de la Armada de la Guarda, pero también un contador nombrado por los asentistas, y todos «cada uno con sus listas».[758]

En estas operaciones también solían intervenir el general de la formación de turno, un juez oficial de la Casa de la Contratación, comisarios, alguaciles y escribanos. Sobre el papel, constituía este un sistema de «controles y equilibrios» en toda regla –al que los españoles del siglo XVII eran adictos– que se llevaba a rajatabla, expidiéndose certificaciones que acreditaban desde el dinero provisto a las raciones proporcionadas. Las cuentas de los maestres de raciones[759] –y certificaciones del escribano del galeón– eran fiscalizadas por varias oficinas, los oficiales del sueldo y, en último término, por los contadores de la avería (Donoso Anes, 1996: 105). Todo indica que los libros de la veeduría y contaduría funcionaban y hubo una correspondencia entre las oficinas del sueldo y hasta los libros de la administración consular. Por ejemplo, hacia 1622, en los libros de la contaduría ejercida por Antonio de Arrieta Mascarua –hoy perdidos–, estaban perfectamente asentados los datos del soldado natural de Tolosa, en Guipúzcoa, Juan de Cincunegui, sus rasgos, su edad, los casi seis años que había servido, su ventaja de dos escudos, y la licencia que Tomás de Larraspuru le había concedido para abandonar momentáneamente la compañía del capitán Melchor de Torralva.[760] Estos libros no eran las únicas relaciones con las que la administración contaba. Para los administradores de la avería era indispensable disponer de relaciones de la gente de guerra embarcada –en aras de certificar el cumplimiento de lo concertado en los asientos– por lo que es probable que los roles conservados entre fines de los años veinte hasta la década de los setenta respondieran a la voluntad del Consulado por corroborar los libros de la veeduría y contaduría y llevar a cabo un seguimiento de primera mano del aparato militar y sus dimensiones.[761]

La realidad es que este férreo sistema de contrapesos era conculcado. Todos los agentes incorporados a la administración del soldado pretendían obtener réditos económicos de alistamientos y pagamentos. No hay ningún testimonio directo de que un veedor o contador de las armadas en concreto alistara a cambio de dinero o favores a un individuo en particular como soldado, pero sí del desarrollo de mecanismos de extracción de recursos a los infantes. Procedimientos que cuestionan la pulcritud con que trabajaban los oficios de la armada y explicitan la impunidad con la que cualquier práctica ilícita podría haberse llevado a cabo. En 1612, por ejemplo, al Consejo de Indias llegaron noticias inquietantes que dinamitaban el prestigio de aquella oficialidad y aun de la Casa de la Contratación. De acuerdo con algunos informantes, en los pagamentos a la gente de mar y guerra de las capitanas y almirantas de Nueva España y Tierra Firme, amén de las naos de Honduras, el pagador descontaba arbitrariamente a cada marinero y soldado dos reales, «y lo que monta esta cantidad no es de poca

[758] «Copia de dos capítulos del asiento que por mandado del Rey Nuestro Señor que esté en gloria se tomó con los administradores de la avería el año pasado de 1622», AGI, Indiferente General, 1869.

[759] Juan González de Agrana, escribano de raciones de la almiranta de la Armada de la Guarda de Jerónimo de Portugal, certificó cómo a solicitud del maestre de raciones Martín de Hormaechea, había provisto las raciones de vino, aceite, vinagre a los soldados del galeón. Bonanza, 6 de noviembre de 1602, AGI, Contratación, 4793.

[760] Certificación de Antonio de Arrieta Mascarua, Sevilla, 3 de febrero de 1622, AGI, Indiferente General, 1144.

[761] AGI, Consulados, 1037-1048. Esta serie termina precisamente a principios de los años cuarenta, coincidiendo con el último de los asientos de la avería. AGI, Consulados, Libs. 492-553.

consideración, se reparte entre el que hace oficio de escribano mayor de armadas (Heredia Herrera, 1991: 283-304), que es el que hace las listas y toma muestras, y en otras cosas de que participan el dicho escribano mayor y todos los demás oficiales que acuden al despacho».[762] Desde el Consejo de Indias se interrogaba a los jueces oficiales de la Casa de la Contratación la razón de una práctica fuera de cualquier reglamento, máxime cuando el escribano mayor, el veedor y el contador de las flotas tenían asignados sus propios sueldos. Francisco Duarte y sus colegas tomaron declaración al escribano mayor, Nicolás de Cepeda, quien con bastante naturalidad –y sin que hubiera de escandalizar en exceso a la Contratación– afirmó que era una práctica asentada por sus predecesores, aunque al principio se trató de una suerte de gratificación, «hacían los remates de cuentas, unos a real, otros a dos, ya más como querían, pero no parece que asentadamente se les tomase a todos dos reales por persona».[763] Cepeda, no obstante, quería distraer la atención cuanto antes, señalando a sus compañeros de la Armada de la Guarda, el veedor y el contador, quienes a juzgar por su testificación, se embolsaban entre los dos 8 ducados por compañía del Tercio de Galeones solamente aplicando este mismo tipo de bajas a cada soldado.[764] La Casa de la Contratación, exculpándose, indicó que nunca ningún soldado se había quejado por estos descuentos, tal vez una pista de los pactos tácitos entre soldados y oficiales del sueldo que vertebraban los alistamientos.

Veedores y contadores, sea como fuere, hubieron de contar con la complicidad de unas figuras llamadas a controlar en las décadas posteriores todos los resortes del universo humano, material y comercial de los galeones, los capitanes de mar y guerra. Ya en 1602, por ejemplo, Medina Sidonia afirmaba que los capitanes del Tercio de la Armada de la Guarda habían cobrado composiciones a los soldados viejos de la armada anterior de Luis Fajardo a cambio de no ser compelidos a embarcar en la de Luis de Córdoba. Socarronamente, el duque comentaba a Felipe III que, por lo tanto, lo único viejo en la armada serían los galeones.[765] Esta capacidad de graduar a su capricho la identidad de los infantes –y no verdaderos soldados– fue resaltada nada menos que por el veedor general de las armadas de Fadrique de Toledo y Martín de Vallecilla de 1629, Juan de Castro,

> […] era pública voz y fama que muchos capitanes de los que iban sirviendo a V.M. en la dicha armada llevaban por dinero en nombre de soldados y asentadas plazas de tales a diferentes pasajeros sin licencia que iban. Que se hacían grandes deservicios a V.M., que entre ellos eran que, de antemano, se les daba la paga de hacienda de V.M. que a los que verdaderamente eran soldados. Que iban gastando en el viaje los bastimentos de V.M. y que para la vuelta de él se hallaría con disminución del número de soldados que convenía.[766]

[762] Carta de los jueces oficiales de la Casa de la Contratación a Felipe III, Sevilla, 3 de enero de 1612, AGI, Indiferente General, 1130.

[763] Carta de los jueces oficiales de la Casa de la Contratación a Felipe III, Sevilla, 3 de enero de 1612, AGI, Indiferente General, 1130.

[764] Carta de los jueces oficiales de la Casa de la Contratación a Felipe III, Sevilla, 3 de enero de 1612, AGI, Indiferente General, 1130.

[765] Carta de Medina Sidonia a Felipe III, Sanlúcar, 1 de mayo de 1602, AGI, Indiferente General, 1118.

[766] Carta de Juan de Castro a Felipe IV, Cádiz, 2 de septiembre de 1629, AGI, Indiferente General, 1153.

Juan de Castro y Castilla señalaba por infracciones el asentamiento de plazas a cambio de dinero –contraviniendo una normativa regulada como muy tarde en 1606 de no alistar a menestrales, mercachifles y pasajeros–,[767] pero no es esta la afirmación más interesante de este miembro del Consejo Real. Castro y Castilla subrayaba que esta mano de los capitanes era *vox populi* y tan generalizada que, ni siquiera él como veedor general, pudo contrarrestar. Si las denunció, tal vez fue por ser un elemento exógeno al organigrama de las armadas, trasladado a Andalucía para colaborar en una expedición militar a Indias de carácter extraordinario sufragada en principio por la real hacienda. Pero estas prácticas estaban tan asimiladas en la «cultura» de la Carrera que fueron realizadas por capitanes transferidos de la Armada del Mar Océano, no por los propietarios del Tercio de la Armada de la Guarda. Este silencio atronador, y la respuesta a por qué las fuentes solían no explayarse en la vulneración de la norma, al porqué la Casa de la Contratación, los oficiales del sueldo, los veedores y contadores, los capitanes de mar y guerra e incluso los soldados cerraban filas imponiendo la *omertá*, es simple, todos, absolutamente todos, participaban de los beneficios económicos que reportaban los embarques en las armadas. Poco importaba lo establecido en la legislación, pues como decía el VII duque de Medina Sidonia, capitán general del Mar Océano y Costas de Andalucía al secretario Pedro de Ledesma a vueltas con lo dictaminado a fin de combatir la deserción de la soldadesca, nunca había visto que las ordenanzas de la Carrera de Indias se cumplieran. Rememoraba Alonso de Guzmán un consejo que el duque de Alba le había regalado en Lisboa en los años ochenta del XVI,

> [...] sobrino, pocos bandos haced publicar, mas los que diereis, ejecutadlos con rigor para que os crean en todo. Y esto mismo digo en las órdenes que se han dado en esta Carrera [de Indias] y en las ordenanzas de la Casa de la Contratación, que pocas se cumplen o no ningunas.[768]

La delación era uno de los mayores pecados que se podían cometer en la Carrera de Indias. Cuando en 1631 se confirieron en el seno de la Junta de Guerra de Indias diversos medios para atajar el contrabando de mercaderías y el trasiego de plata fuera de registro en el interior de los galeones, se infiere por qué los soldados callaban cuando se les arrebataba parte de su sueldo o se les cobraba por alistarse. Ningún soldado se atrevería a denunciar a otros soldados ni a sus oficiales, pues nadie se alistaba en las compañías de infantería por el exclusivo interés de la paga, sino por los aprovechamientos ordinarios que granjeaban los embarques y las oportunidades de comercio soterrado,

> pues se ve que siendo cierto las cantidades que van viniendo fuera de registro, y el aprovechamiento que podría tener cada uno de infinitos que saben los fraudes que se hacen, hasta hoy no ha denunciado soldado ni marinero de descamino ninguno. Y si alguno ha habido, ha sido pasajero, porque tienen infame entre todos este modo de delación.[769]

---

[767] Instrucciones al capitán Diego de Santurce, Valladolid, 4 de enero de 1606, AGI, Indiferente General, 2497, L. 8.

[768] Carta de Medina Sidonia a Pedro de Ledesma, Sanlúcar, 6 de octubre de 1614, AGI, Indiferente General, 1132.

[769] Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 27 de mayo de 1631, AGI, Indiferente General, 1871.

A decir verdad, no solamente el interés particular o la lealtad corporativa refrenaba cualquier delación contra la oficialidad. Conforme avanzó la centuria, los capitanes de mar y guerra de la Armada de la Guarda ostentaron, con su poder empresarial y ascendente social, tamaña autoridad en el interior del galeón y fuera de él como para inspirar al soldado un comprensible temor a las represalias. ¿Qué podía hacer un soldado ante el conde de Bornos, Gabriel de Crucelaegui, Antonio de Laiseca Alvarado o Francisco de Lezo? Desde la década de los cuarenta, como se ha visto, los capitanes de mar y guerra del Tercio de Galeones lograron que se incrementase su preeminencia en las naves, tornándose prácticamente incontestable, gracias a la designación de los puestos de contramaestre y guardián. Una capacidad de elección, a la que no se olvide, habría que sumar la provisión de alferazgos, sargentías y cabos de escuadra. Los capitanes de mar y guerra, a la postre, mercantilizaron el navío, vendiendo estas plazas y convirtiéndose, de veras, en jefes y patrones de la tripulación, incluyéndose los soldados. Esta prestancia estaba justificada en razonamientos de economía política, pues los militares-empresarios de la segunda mitad del XVII eran las cabezas visibles que soportaban en buena medida el peso de la financiación del aparato militar merced a asientos de carenas, construcción de navíos y empréstitos. Este poderío económico comportaba peajes y que la misma autoridad de la Casa de la Contratación y otros agentes se resintiera, dejando a los soldados aún más inermes frente a la voluntad, capricho y ocasional avaricia de sus patrones.

La visita y residencia a la Armada de la Guarda en 1665 reveló que, si bien la normativa dictaba –siguiendo ese juego de equilibrios– que el proveedor de vituallas hiciera entrega al maestre de raciones de cada galeón los bastimentos y pertrechos para el viaje, estos eran realmente recibidos por criados del capitán de mar y guerra como el contramaestre o guardián.[770] A los capitanes de la Armada de la Guarda no les importó usurpar las prerrogativas de los maestres de raciones, unos individuos escogidos por la Casa de la Contratación y cuya potestad ya estaba en su nadir en el último tercio del siglo.[771] ¿Por qué? Bueno, es preciso ponerse en el lugar de un militar-empresario de la Carrera del periodo y experimentar los cálculos económicos que él habría hecho, por poco indecorosos que resulten. Los préstamos aportados por los capitanes que nutrían la bolsa de la avería en aquellas fechas se empleaban, no en balde, entre otros fines, en la adquisición de los bastimentos y pertrechos de la tripulación durante las singladuras. Consecuentemente, los capitanes debían pensar que tenían el derecho a manejarlos ellos, y no los maestres de raciones. Esta tensión no es del todo palpable en las certificaciones comprobatorias del último tercio del XVII, emitidas a fin de fiscalizar el buen reparto de los bastimentos de la gente de mar y guerra en las travesías en las que era el maestre de raciones el que distribuía los insumos entre la soldadesca y no el capitán de mar y guerra. Así, en 1670, cuando regresó a Cádiz la Armada de la Guarda, de la certificación de consumición de raciones del patache de los galeones de Manuel de Bañuelos, se desprende que su administración

[770] Sumaria de la visita, cuaderno 1º. Sevilla, 30 de diciembre de 1665. AGI, Escribanía, 1156A.
[771] Veitia Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales…*, L. II, Cap. II, puntos 6 y 7.

era todavía retenida por el maestre, Domingo de Cortaire, aunque la certificación sí era firmada por el capitán, Domingo de Iturri y Gaztelu.[772]

La primacía de facto de los capitanes de mar y guerra en la administración de bastimentos y pertrechos podía traducirse en experiencias desagradables para la guarnición del galeón, aunque los soldados debían estar al tanto. Pedro de Castro, nuestro pasajero retornado en 1665, volvió a reconocer la complicidad entre el capitán de mar y guerra Antonio de Bañuelos y la pareja constituida por el veedor y contador de la armada en el alistamiento de los soldados del galeón la Perla.[773] Varios testigos –no solamente este pasajero– afirmaron que, o los maestres de raciones eran comparsas de los capitanes, o su oficio era ejercido por otros puestos bajo la férula del capitán. En consecuencia, las raciones de comida eran malas y estaban restringidas; uno de los productos de mayor calidad, el bacalao, se lo quedaban los capitanes; lo mismo parte de la pipería de vino, que no era embarcada para hacer espacio a otras mercaderías y era vendida por los cabos antes de la partida.[774] Algunas situaciones eran dantescas. El maestre de raciones del galeón de Bañuelos acató las órdenes de este capitán, que pasaban por acortar las raciones de pan de la infantería, dándoselas al ganado de cerda. No era una acción producto de un psicópata, pues «ordinariamente así el susodicho como los demás dejan lo peor para dar las raciones».[775] Tampoco había demasiadas concesiones para los soldados enfermos, aseverando los testigos que las dietas, esto es, las raciones de mayor calidad destinadas a los achacosos, eran sustraídas por los capitanes, puestas a buen recaudo, y todo con la anuencia de la veeduría y contaduría.[776] En este estado de cosas, en el que todos los integrantes de la armada tenían por objeto la maximización de los beneficios comerciales y estaban conectados por dependencias y lealtades personales, ¿algún soldado habría estado dispuesto a levantar la voz y denunciar a sus oficiales o a la administración?

¿DEFENSORES DE LOS GALEONES Y DESTRUCTORES DE LA AVERÍA? LOS SOLDADOS COMO DESERTORES Y ENCOMENDEROS COMERCIALES

Durante el Antiguo Régimen, el acto de abandonar las unidades de los ejércitos por los soldados supuso uno de los retos de más complicada solución para sus administradores. No obstante, se trata de una problemática que «de acuerdo con los datos fragmentarios que se poseen, parece que la deserción fue más frecuente de lo que a primera vista pudiera pensarse. No existe un estudio general de la deserción, por lo

[772] Todos los bastimentos y pertrechos consumidos por marineros y soldados, «de cuenta de S.M.», eran valiosos: bizcocho, sal, almendras, gallinas, carbón, vendas para enfermos hechas de lienzo de Ruán, leña, medicinas, sebo, pan, vino, carne sin especificar, hachas, balanzas de cobre, candados, esteras de esparto, lanternas, foniles, hamacas para los enfermos, etc. «A Domingo de Cortaire, maestre del navío la Encarnación, patache de Galeones, consumición de los bastimentos, pertrechos y demás cosas que se consumieron y gastaron en el discurso del viaje», AGI, Contratación, 4798.

[773] Sumaria de la visita, cuaderno 1º. Sevilla, 3 de septiembre de 1665. AGI, Escribanía, 1156A.

[774] Sumaria de la visita, cuaderno 1º. Sevilla, 21 de agosto de 1665. AGI, Escribanía, 1156A.

[775] Sumaria de la visita, cuaderno 1º. Sevilla, 3 de septiembre de 1665. AGI, Escribanía, 1156A.

[776] Sumaria de la visita, cuaderno 1º. Sevilla, 21 de agosto de 1665. AGI, Escribanía, 1156A.

que su alcance real está por precisar» (Martínez Ruíz, 2008: 976-977). La multiplicidad de trabajos que mencionan el fenómeno tangencialmente,[777] y su continuidad a lo largo del tiempo son ilustrativos de su intensidad y vigencia (Sagarra y Rupérez, 1991: 63-76; González Cruz, 2012: 65-89). La deserción tuvo tal acogimiento que la cultura popular alumbró términos y expresiones agregadas al acervo de la lengua castellana: «tornillero» era aquel sujeto que se alistaba con ánimo de disfrutar de los socorros y otras primas de enganche para luego desamparar la bandera y acudir a otro lugar donde se estuviera haciendo una recluta (Martínez Ruíz, 2008: 976-977; Rodríguez Hernández, 2011: 362); y «tornillazo» o «dar el tornillazo» era el hecho en sí mismo de la deserción (Martínez Ruíz, 2008: 976-977).

La Carrera de Indias no podía, como uno de los grandes conectores transoceánicos de la Monarquía, ser ajena a la deserción. A fin de cuentas, como se ha visto, el alistamiento en las compañías de infantería de su dispositivo militar fue contemplado como una manera idónea de cruzar el océano sin pagar derecho alguno, eludiendo los controles y restricciones aplicados por la Casa de la Contratación (Fernández López, 2018: 175-211), «para quedarse en las Indias dándoles V.M. pasaje de gracia y comida»,[778] o para ser más exactos, a costa de la avería. Un fenómeno que acabaría haciéndose crónico, entre inextricables acusaciones de unas instancias a otras. Cuando la deserción comenzaba a dispararse, en la primera década del XVII, es perceptible que los arbitrios propuestos para su extinción respondían posiblemente no a un sincero deseo por atajar esta problemática, sino a la búsqueda de mayores cotas de influencia y poder. ¿Cómo interpretar, si no, que el general Sancho Pardo pretendiera reducir el número de «llovidos», o sea, desertores en Indias, delegando la mano en los alistamientos exclusivamente en los comandantes navales? Para él, la causa de todos los males se reducía al dominio de la Casa de la Contratación, «y si el juez despachador tiene la mano que hasta aquí, no podrá hacer esto, a causa de que no va a navegar, y como se queda en tierra cumple en dar una o dos plazas a sus amigos, y por pocos que tenga serán bastantes pero no de soldados». Pardo no negaba que los generales y almirantes también tenían amigos, pero su reputación y no la avaricia prevalecería sobre cualquier otra consideración.[779] También Francisco de Tejada, durante su visita a la Casa de la Contratación, señalaría a los «ministros reales», presumiblemente a los jueces oficiales y a los oficiales del sueldo, quienes no dejaban a los militares llevar la gente que ellos deseaban «sino la que ellos quieren por fines particulares».[780]

Pero, como se ha comprobado en líneas previas –y a juzgar por la legislación posterior emitida– sería miope no sumar a los agentes comprometidos en la deserción a los propios oficiales militares. Naturalmente, la deserción, cuya vertiente más estentórea, era la que desembocaba en Indias, también se producía en los preámbulos de los embarques. En febrero de 1607, por ejemplo, el presidente de la Casa de la Contratación, Francisco Duarte, afirmaba que habían desamparado las banderas del

[777] Por ejemplo, Parker, 1973: 38-52.
[778] Carta de Medina Sidonia a Felipe III, Sanlúcar, 14 de marzo de 1611, AGI, Indiferente General, 1868.
[779] Carta de Sancho Pardo a Felipe III, Bonanza, 6 de mayo de 1607, AGI, Indiferente General, 1123.
[780] Carta de Francisco de Tejada, Sevilla, 29 de febrero de 1616, AGI, Indiferente General, 1135.

Tercio de Galeones en Sanlúcar más de 150 alistados por esparcirse entre la soldadesca la «mala voz» de que serían introducidos en la Armada de la Guarda del Estrecho.[781] Conducta hartamente reveladora de la idiosincrasia del soldado de la Carrera y sus razones de servicio.

Pero para diseccionar un fenómeno complejo, solamente los datos cuantitativos pueden conceder una visión, al menos, parcialmente global. Porque en las primeras décadas del XVII –tal vez el aspecto cambiase con la crisis de la Andalucía Occidental de los años cuarenta y cincuenta– el perfil del desertor o llovido de la Carrera de Indias era significativamente desemejante al que genéricamente se alistaba para retornar con la armada. El Gráfico 17 muestra el origen geográfico de 64 desertores de las siete compañías del Tercio de la Armada de la Guarda y los ramos embarcados en sus tres pataches hacia 1611, en torno al 9% de la infantería embarcada. Salta a la vista las diferencias respecto al Gráfico 19. Los soldados desertores originarios de núcleos como Sevilla, Jerez, Carmona, Écija o Constantina supusieron un cuarto frente al restante 75%, compuesto por hombres de los reinos de Jaén y Granada (16%), Castilla (16%), las provincias vascas (11%) y Extremadura (8). Es evidente que los soldados de la Baja Andalucía desamparaban las banderas en cantidad más que notable, pero estos oficiales mecánicos embarcaban más con una expectativa de retorno que no de migración definitiva, en contraposición con los individuos de otros reinos peninsulares. Pero, ¿y qué hay de la deserción a lo largo del XVII? ¿Se mantuvo la tasa de deserción estabilizada o, por el contrario, fue oscilando en función de otros parámetros?

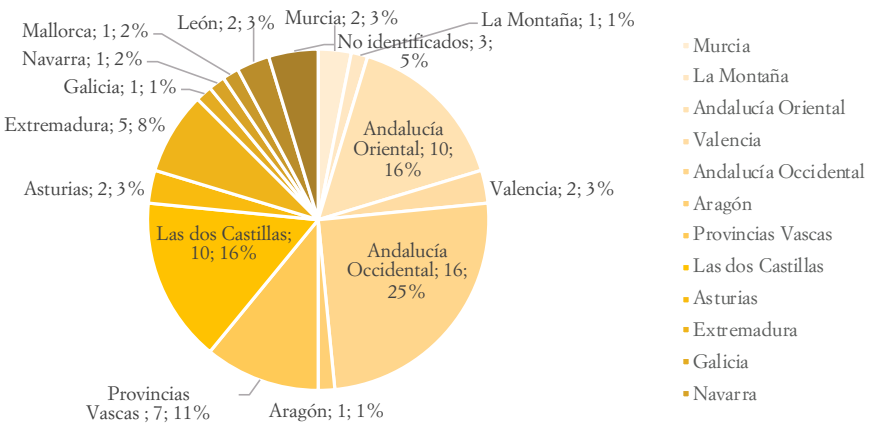
Desgraciadamente, si bien el fenómeno de la deserción preocupó a las autoridades durante décadas, no es menos cierto que desgloses como los de 1611 se volvieron poco frecuentes a partir de los años veinte. Ya durante la presidencia de Francisco Duarte abundan las misivas en las que oficiales reales y jueces letrados de la Casa de la Contratación (Fernández Castro, 2015) expresaban su impotencia –y, en general, falta de motivación– por cortar el fenómeno, lo que tuvo su correlato en las listas. Un pesimismo que recuerda al manifestado por frenar el contrabando y el fraude durante las mismas décadas. El licenciado Diego Lorenzo Naharro apuntaba en 1610 al poco tiempo preestablecido por su comisión, sesenta días, para averiguar el paradero de los jóvenes que, habiendo recibido las pagas adelantadas como soldados de la capitana y almiranta de Nueva España, se acabaron quedando en Andalucía, «esta gente es moza vagante y de diferentes y muy remotas partes, de manera que buscarlos es menester mucho tiempo».[782] Por consiguiente, los oficiales reales fueron mucho más proclives a reflejar sin distinción la suma de fallecidos, enfermos o desertores en Indias. A partir de esta base, es fácil extraer la tasa de desgaste o porcentaje de hombres perdidos en las expediciones, esto es, aquel número de infantes que con regresaban respecto al total. Atendiendo a los resultados del Gráfico 18, el cual plasma la tasa de desgaste de la infantería embarcada en diversas armadas entre 1608-1684, una primera conclusión es clara: el nivel de las pérdidas sufridas por los contingentes fue elevado y con una ligera tendencia al crecimiento en el transcurso de la centuria. Con altibajos,

[781] Carta de Francisco Duarte a Felipe III, Sanlúcar, 26 de febrero de 1607, AGI, Indiferente General, 1123.

[782] Carta de Diego Lorenzo Naharro a Juan Ruíz de Contreras, Sevilla, 24 de agosto de 1610, AGI, Indiferente General, 1127.

experimentó un promedio del 25%, que no deja de difuminar una salvedad: cada armada era una expedición con sus propias vicisitudes. En 1608, la tasa de desgaste fue de apenas un 3,73%; en 1617, del 38%; y en la Armada de la Guarda retornada hacia 1647, del 51%. De inicio, la lectura más simple de estos porcentajes responde a la dureza de las navegaciones transatlánticas. Hace años, un estudio sobre la Armada del Mar del Sur develó que sus navegaciones inferiores a seis meses ocasionaban un desgaste inferior al 10%, mientras que aquellas que se demoraban alrededor de un año ocasionaban pérdidas de entre el 18 y el 25% (Pérez-Mallaína y Torres Ramírez, 1987: 64-65).

Gráfico 17
Procedencia geográfica de los desertores del Tercio de la Armada de la Guarda en 1611



Fuente: Elaboración propia sobre AGI, Indiferente General, 1127. Hernández Rodríguez, 2021b: 2041-2056.

Pero los desgloses conservados entre fallecidos, enfermos y desertores resaltan la incidencia de la deserción entre el global de pérdidas. Al regreso de la Armada de la Guarda en octubre de 1612, del total de 86 infantes perdidos, los huidos en España constituyeron 15; los enfermos quedados en los hospitales de Cartagena y La Habana otros 15; y los huidos en los puertos americanos 56.[783] Al regreso de los galeones de Manuel de Bañuelos a España en 1665, los muertos durante la singladura llegaron a los 20 individuos entre todas las compañías del Tercio de Galeones; los convalecientes en Indias, a 26; y los desertores, a unos abrumadores 218 sujetos.[784] Es

[783] «Relación de la gente de mar y guerra que se ha ausentado de la que venía sirviendo en esta Real Armada este presente año de 1612 así en los puertos de las Indias como en España después que fueron pagados a bordo de los galeones, y de los enfermos que por estarlo han quedado en los dichos puertos, que todo es en esta manera […]», AGI, Contratación, 4794.

[784] «Habiendo reconocido las listas de la gente de mar y guerra que sirvió en la Armada [de la Guarda] que este últimamente ha venido de la provincia de Tierra Firme del cargo del general don Manuel de Bañuelos y Sandoval parece por las listas de infantería», AGI, Escribanía, 1156A.

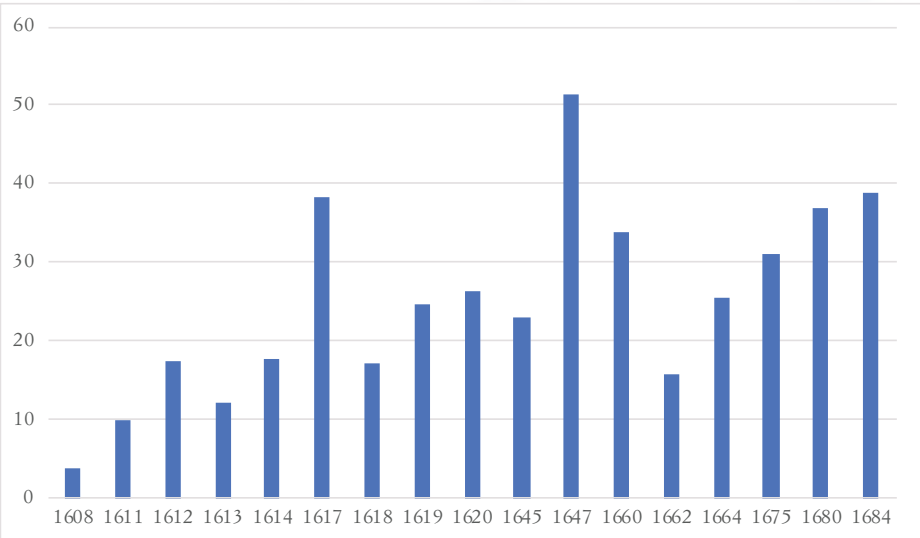
como si durante la travesía se hubieran perdido dos banderas enteras. Pero vale la pena insistir que, si de lo que se trata es de calibrar el fenómeno de los huidos a través de la ambigua tasa de desgaste, los porcentajes del Gráfico 18 posiblemente se queden cortos o muy cortos, puesto que, en Cartagena, Portobelo y La Habana se producían reposiciones que acrecentaban los costes del aparato defensivo. Militares y oficiales del sueldo coincidían en ello. En 1618, el gobernador del Tercio de Galeones, Diego Enríquez, indicaba el elevado número de infantes que aprovechaban para huir al ser integrados en los cuerpos de guardia: aquel que protegía al general en tierra, el que iba a hacer la aguada y el que resguardaba el Camino Real a Panamá, aquel que llamaban del Cascajal –por el río del mismo nombre– o Matadero. Pero para Enríquez, el fenómeno era incentivado por otras dos dinámicas interdependientes. Una la falta de colaboración de las autoridades indianas, desde el presidente de la Audiencia de Panamá pasando por los gobernadores de los puertos y castellanos, que no movían ni un dedo por apresar a los desertores. Por el contrario, las instancias locales los amparaban y enganchaban en sus propias guarniciones. Enríquez, en sus palabras incapaz de combatir la deserción, comentaba que muchos de los convalecientes de los hospitales no eran tales, «con un dolor de cabeza se quedan por enfermos» y el Tercio de Galeones vendría a retornar con aún menos hombres de no ser por los «trueques» de hombres que querían regresar a la Península como soldados. Una operación esta la de los trueques que obligaba a alistar y pagar a nuevos hombres, elevando los costes para la avería. Ya en España, desamparaban las banderas,[785] con lo que quedaba claro su identidad de pasajeros encubiertos y minaba aún más la salud de la bolsa fiscal. El contador de la Armada de la Guarda, Antonio de Arrieta Mascarua, se pronunciaba en los mismos términos, contribuyendo a distraer su propia responsabilidad a la hora de captar a un perfil de soldado sin voluntad de servicio en la milicia. Los gobiernos indianos y hasta los habitantes de los puertos serían cómplices de estas deserciones, «por la poca ayuda que en estos puertos se tiene en su guardia con los gobernadores y vecinos de ellos, dándoles pasaportes para que pasen adelante y encubriéndolos».[786] Nunca será posible averiguar las verdaderas cifras de la deserción, pero, de acuerdo con una voz autorizada como era la del tesorero de la Casa de la Contratación Gaspar de Monteser –antes veedor de la armada– las cifras reales habrían superado con creces a las oficiales, con 2/3 de la infantería perdida en Indias y los galeones desarmados de su guarnición al momento de embocar el tornaviaje.[787]

[785] Carta de Diego Enríquez a Felipe III, de la capitana a la vista de España, 22 de noviembre de 1618, AGI, Indiferente General, 1137.

[786] Carta de Antonio de Arrieta Mascarua a Felipe IV, Cartagena de Indias, 13 de julio de 1623, AGI, Indiferente General, 1145.

[787] Carta de Gaspar de Monteser a Juan Ruíz de Contreras, Sevilla, 9 de mayo de 1623, AGI, Indiferente General, 1168.

Gráfico 18
Porcentaje de bajas provocadas por muerte, enfermedad o deserción en el Tercio de la Armada de la Guarda (1608-1684)



Fuente: Elaboración propia con base en AGI, Indiferente General, 1127-1128-1131-1133-1136-1137-1139-1141-1142. AGI, Contratación, 3418-3419-3420-3490-3491-3547-3573-3582-3584-4793-4794.

La deserción, es irrefutable, fue entendida como un problema nada baladí, que atentaba contra la capacidad bélica del dispositivo militar. Pero hay razones para inferir que sería observada poco a poco por las autoridades como un problema anejo al fraude y, por tanto, un fenómeno con la capacidad de carcomer sus mismas bases financieras y logísticas. El enganche de soldados por parte de los oficiales del sueldo, de generales y almirantes, o de los capitanes como pasajeros con ánimo de pasar a las Indias gratuitamente, o siendo en realidad mercaderes encubiertos, fue una de las preocupaciones de los asentistas de la avería y de la Monarquía. No parece, ciertamente, que los administradores del derecho quisieran que el fenómeno de la deserción se descontrolara, ni mucho menos que pretendieran incentivarlo. Ya en junio de 1598, el príncipe de Asturias, estando Felipe II moribundo, emitió una real cédula en la que se vislumbraba el mal sendero que podía acabar tomando la problemática. El futuro Felipe III recordaba que en el asiento concertado ese año con el Comercio hasta seis capítulos trataban específica o tangencialmente la cuestión del soldado desertor y su preocupante reverso, el soldado encomendero. Ningún general, almirante o capitán podría llevar criados como soldados, marineros o artilleros, so pena de la privación de un mes de sueldo y la obligación –siempre que fueran descubiertos– de ingresar en el arca de la avería el valor de las mercaderías llevadas de contrabando. Por su parte, el veedor o el contador responsable de asentar la plaza de soldado al cargador infiltrado

habría de ser castigado con una pena 100 ducados por individuo.[788] Que la Monarquía expidiera semejante real cédula es un indicativo valioso de cómo desde la opinión de la Corte el desarrollo del fenómeno podía acabar frenando la suscripción de nuevos asientos de la avería con el Comercio, o abortar aquel que estuviera vigente. Distantes quedaban los tiempos en que la Monarquía, con sus gastos militares desorbitados y la imposición de una fiscalidad extraordinaria, acabaría siendo uno de los culpables por antonomasia de, sin pretenderlo, fomentar estas dinámicas disruptivas. En la inflexión entre el XVI y el XVII, como ya se ha visto, los administradores de la avería identificaron como su némesis no a la Monarquía, sino fundamentalmente a los militares. No es sorpresivo que en cuanto se dio al Consulado un estrado político desde el que enunciar su visión de la Carrera de Indias, en 1608, con la Junta de la Avería, se pusiera en el punto de mira a la deserción y a la figura del soldado mercachifle/pasajero:

> De pocos años a esta parte se usa que se truecan algunos soldados de los de la armada con los de los presidios de Cartagena, Portobelo y otras partes. De que ha nacido que muchas personas que van a las Indias por pasajeros asientan plazas de soldados en el armada y tienen modo de asentarlas después en los presidios por el tiempo que les conviene negociar en las Indias. Y cuando vuelve otra armada y han negociado, se vuelven en ella en sus plazas de soldados, que esto es muy dañoso y de muchos inconvenientes y costa de la avería.[789]

De ser ciertas acusaciones, que encajan con el discurso de veedores de la armada y gobernadores del Tercio –agentes para nada afectos de los administradores de la avería– habría habido soldados que desertaban en los puertos americanos y se internaban por un año o más en los reinos americanos para, luego de concluir sus negocios, regresar nuevamente como alistados en un siguiente contingente naval. Las antipatías del Comercio a estos soldados mercaderes, tan despreciables como los oficiales mecánicos que se enganchaban en las armadas, desatarían entre prior y cónsules sentimientos de verdadero odio. En 1621, Diego Álvarez Gaibor, Francisco de Sierralta y Juan de Vértiz, priores y cónsules, propusieron a Madrid que se escarmentara a algunas compañías del Tercio de Galeones, introduciéndolas de presidio en las plazas de Berbería mientras se concedía la oportunidad de embarcar en los galeones a los soldados de Larache o La Mámora. A Álvarez Gaibor le quedaban pocas simpatías por los soldados de la Carrera– había sido suegro de un antiguo capitán del Tercio de Galeones, Felipe Manrique, que había acabado con la vida de su hija– y si bien le preocupó que los sodados del norte de África «se tornasen moros»,[790] parece haberle resbalado el destino de los hasta la fecha guardianes de la plata.

El Consulado no era la única parte interesaba que alertaba de la emergencia de este personaje del *milite* encomendero, el cual en los años veinte estaba configurándose como una parte muy importante de la estructura de la armada. A principios de esa

[788] Real cédula, 9 de junio de 1598, AGI, Indiferente General, 1131.

[789] «Capítulos referentes a la reforma de la Armada [de la Guarda] para aliviar el gasto y remediar la avería», 5 de diciembre de 1608, AGI, Indiferente General, 1124.

[790] Carta de prior y cónsules a Felipe IV, Sevilla, 23 de noviembre de 1621, AGI, Indiferente General, 1142.

década, los oficiales reales de Portobelo informaron del vigoroso fraude que se llevaba a cabo a través de los galeones de la Armada de la Guarda, sobrecargados de mercaderías. Los oficiales de la aduana recurrieron a la hipérbole para denunciar la gran bajada en los ingresos a cuenta del almojarifazgo y las alcabalas, «conviene ponerse con brevedad gran remedio, porque si no V.M. en este puerto no tiene necesidad de tener oficiales, pues en él no servimos de más que cobrar los pocos derechos que cada mercader viene debiendo por los registros de las naos».[791] Pero los oficiales de Portobelo no pretendían tanto apercibir al rey respecto a la perpetración del contrabando y el fraude, como retratar al nocente y a aquellos que le servían de cortina. Según estos oficiales de Tierra Firme, durante las ferias, el puerto se llenaba de tiendas a rebosar de mercaderías. Inquiriendo en la propiedad de estas, habían averiguado que pertenecían a hombres de negocios extranjeros, estando las haciendas cosechadas «puestas en cabeza de oficiales de las armadas, como son soldados, artilleros y marineros que, aunque no lo sean asientan plazas en la dicha real armada para exentarse de la jurisdicción real y nuestra». Los mercaderes extranjeros habían descubierto que, usando de apoderados y factores a los soldados de la Carrera, al estar estos protegidos por el fuero militar (Martínez Ruíz, 2006: 11-32), podía burlarse la jurisdicción de las justicias reales indianas más celosas. Los oficiales de la aduana señalaron veladamente al general marqués de Cadreita, quien había despachado con palabras suaves a los encargados de la aduana y sus ministros sin comprometerse a castigar los desmanes, «no solo no lo remedia, sino con palabras generales nos despide diciendo él procurará los tales [¿soldados?] tengan respeto a nuestras personas».[792] Cadreita tenía la autoridad, en su calidad de jefe supremo del contingente, para encausar a sus hombres, pero era un eslabón más en la cadena del contrabando en el Atlántico. Por si no fuera bastante, los oficiales reales de Portobelo no contaban con el apoyo de la Audiencia de Panamá, tribunal que parecía estar cohibido. El oidor Alonso Espino de Cáceres se había desplazado para vigilar el desarrollo del despacho, pero, siendo consultado por los oficiales de Portobelo, había replicado «no convenir apretar en esto» consciente de lo malparado que había terminado Cristóbal de Balbas cuando, como tesorero de la Real Hacienda de Tierra Firme, había indagado en el contrabando en 1609.[793] Seguramente, esta denuncia de los oficiales reales de Portobelo estuviera pergeñada por el propio Balbas, o le convenciera de que había llegado la hora de contraatacar. Apenas dos años después, en 1624, en calidad de factor de la Audiencia de Panamá, sacaría a la luz las dimensiones del fraude aduanero y la plata descaminada por medio de los galeones (Vila Vilar, 1985: 253-270).

Deserción y fraude fueron fenómenos vinculados ante los que la Monarquía respondió con una panoplia legislativa de la que algunos agentes implicados en el aparato militar, como el duque de Medina Sidonia, mostraron sus reservas. Ya en 1607, fue expedida una real cédula por la que se cometía la vigilancia y combate contra la deserción al gobernador del Tercio de Galeones y al veedor de la Armada de la Guarda, velando porque no se

[791] Carta de los oficiales reales de Portobelo a Felipe IV, Portobelo, 6 de julio de 1622, AGI, Indiferente General, 1144.

[792] Carta de los oficiales reales de Portobelo a Felipe IV, Portobelo, 6 de julio de 1622, AGI, Indiferente General, 1144.

[793] Carta de los oficiales reales de Portobelo a Felipe IV, Portobelo, 6 de julio de 1622, AGI, Indiferente General, 1144.

alistasen en plaza de soldados pasajeros encubiertos. Gobernador y veedor habrían de confeccionar una lista de los marineros y soldados que se embarcaren una lista de los alistados con sus señales físicas, edad y filiación, entregándola a los jueces oficiales de la Casa de la Contratación. A su vez, la Contratación remitiría una copia de dicha memoria al Consejo de Indias. No podrían alistarse nuevos soldados después de su elaboración, una disposición orientada a evitar los trueques de soldados en Sanlúcar y la ribera del río Guadalquivir. El problema de la real cédula estribaba en que depositaba su confianza en agentes involucrados en la perversión del sistema, desde la Casa de la Contratación y los oficiales del sueldo, a los gobernadores indianos. En efecto, la idea era que el gobernador del Tercio de Galeones y el veedor, aparte de tomar muestras a los soldados a la salida de los puertos americanos, entregasen copias de las listas al presidente de la Audiencia de Panamá y los gobernadores de Portobelo, La Habana y Cartagena de Indias. Igualmente, habrían de ceder a estas instancias listas de los desertores, delegando en estas autoridades locales la tarea de prender y castigar a los fugitivos. Capitanes, alféreces y sargentos propietarios o reformados culpados de deserción serían sentenciados a pena de muerte; marineros y soldados a pena de cinco años de servicio de galeras sin sueldo.[794]

Un año más tarde, se contaba con la cooperación de otro oficial inmerso en el fraude, el escribano mayor de las armadas, quien debería tomar fe de las listas y procedimientos de la comisión del gobernador del Tercio de Galeones y el veedor.[795] En 1613, el gobernador y varios capitanes del Tercio de Galeones remitirían a Madrid un memorial ultrajados, al enterarse de una nueva cédula con fecha de 22 de febrero de 1613, por la que se les imponía una pena de 100 ducados por cada soldado que se les quedara en Indias –la misma que ya existía para veedores y contadores– aduciendo la imposibilidad de impedir a algunos de los infantes de las compañías poner pie en tierra, al ser necesarios para diversas faenas relacionadas con el bastimentado y pertrechado de los galeones en los puertos americanos.[796]

Avanzando la primera mitad del siglo XVII, serían varias las comisiones ordenadas desde la Corte para investigar el fenómeno de la deserción, aunque solían estar más enfocadas a la persecución y sanción de los tornilleros que en España recibían las pagas adelantadas que a los fugados en América. Eran habitualmente encomendadas –aunque no siempre– a jueces letrados de la Audiencia de la Casa de la Contratación: Hernando de Villaseñor (1607);[797] Diego Lorenzo Naharro (1611);[798] el presidente y asistente conde de la Puebla del Maestre (1627);[799] o Miguel Muñoz (1637).[800] Ya en

[794] Real cédula, Madrid, 5 de marzo de 1607, AGI, Indiferente General, 2497, L. 8.

[795] Real cédula, Valladolid, 10 de agosto de 1608, AGI, Indiferente General, 2497, L. 9.

[796] Carta de los capitanes del Tercio de Galeones, Sanlúcar, 1613, AGI, Indiferente General, 1131.

[797] «Comisión al licenciado Hernando de Villaseñor juez letrado de la Contratación para que proceda contra los marineros que hubieren recibido pagas y no se embarcaron en la Armada [de la Guarda]», Madrid, 22 de marzo de 1607, AGI, Indiferente General, 2497, L. 8.

[798] «Comisión al licenciado Naharro juez de la Casa de la Contratación para proceder contra la gente de la Armada [de la Guarda] que se quedó este año en las Indias y contra los demás culpados», Madrid, 25 de noviembre de 1611, AGI, Indiferente General, 2497, L. 10.

[799] «Comisión al conde de la Puebla para que proceda contra la gente de mar y guerra que se hubiere quedado sin licencia de las armadas y flotas de las Indias y los castigue en la forma contenida», Madrid, 23 de mayo de 1627, AGI, Indiferente General, 2499, L. 14.

[800] «Comisión al licenciado don Miguel Muñoz de la Audiencia de la Casa de la Contratación de Sevilla para la averiguación y castigo de los marineros y soldados de mar y guerra que se dejaron de em-

los años treinta, estas comisiones especializadas en punir la deserción se solapaban con otras en las que el soldado era también un objetivo prioritario. Un mes antes de ser emitida la comisión a Muñoz, el presidente de la Casa de la Contratación, Bartolomé Morquecho, recibía la orden de visitar e inspeccionar los galeones de la Armada de la Guarda de Carlos de Ibarra, ante la sospecha de que irían cargados de vinos y otras mercaderías fuera de registro. Como con la deserción, la real cédula admitía la impotencia de Madrid para anular el fenómeno, puesto que los ministros de la Armada de la Guarda eran los primeros comprometidos en la conculcación de la prohibición.[801]

En las cédulas expedidas en estos años –y alusiones simultáneas de otros agentes– se había esbozado el perfil de un soldado oficial mecánico, pasajero, criado de los militares o mercachifle, no siempre diáfano y casi siempre desdibujado. Con todo, ya en la década de los treinta la Junta de Guerra de Indias asumía en parte el retrato que habían remitido, por ejemplo, los oficiales reales de Portobelo. En los cuarenta, las cédulas promulgadas a fin de arrostrar el problema del contrabando, el fraude, y la crisis en el modelo de financiación del aparato militar fueron más explícitas que nunca, como si ya no hubiera manera de soslayar una problemática para la que la Monarquía se hallaba inerme. En 1647, la Junta de Guerra de Indias confirmaba que había muchas personas que pasaban a las Indias «llevando cargazones en confianza y trayendo fuera de registro mucha cantidad de plata» alistándose como soldados en el Tercio de la Armada de la Guarda. El soldado era el enemigo de la avería y del aprovechamiento fiscal de la contratación, un personaje que «granjeaba» la «tolerancia» de los cabos de galeones y demás oficiales de las armadas, un individuo peligroso que sublimaba la ruptura entre la Corona y el Comercio. Había un soldado que no se podía consentir, «persona que fuere conocida por mercader o factor o encomendero de los cargadores de Sevilla ni a los que van a llevar cargazones propias, pues lo hacen con fin de excusar la paga de derechos y traer de vuelta plata en confianza».[802]

Paradójicamente, a sabiendas que eran generales, almirantes, capitanes de mar y guerra y oficiales del sueldo los responsables finales del enganche de este tipo de personajes, la Junta de Guerra de Indias recurrió nuevamente a su cooperación en aras de arrumbar a esta figura.[803]

---

barcar en los galeones que ahora han partido sin particular licencia», Madrid, 26 de mayo de 1637, AGI, Indiferente General, 2500, L. 17.

[801] «Comisión a don Bartolomé Morquecho para visitar si llevan los galeones de la Armada que ahora van a las Indias algunas mercaderías», Madrid, 5 de abril de 1637, AGI, Indiferente General, 2500, L. 17.

[802] Real cédula, Madrid, 7 de septiembre de 1647, AGI, Indiferente General, 2502, L. 21.

[803] Real cédula, Madrid, 7 de septiembre de 1647, AGI, Indiferente General, 2502, L. 21.

CONCLUSIONES

Todo tiene un comienzo y un fin, y el de las compañías de infantería de la Carrera de Indias coincidiría con las múltiples transformaciones reglamentarias, orgánicas e institucionales que tuvieron lugar a principios del siglo XVIII –rebasando los límites cronológicos de este trabajo–. Ciertamente, como se ha expuesto en páginas anteriores, los cambios en los ritmos de despachos de las armadas fruto de la readecuación de la demanda comercial americana, la maximización de los rendimientos comerciales y minimización consiguiente de costes de defensa superfluos, la abrogación del derecho de la avería y la implementación de nuevos modelos de financiación, e incluso la emergencia de Cádiz como centro de redistribución de mercaderías extranjeras, condicionaron la nueva operatividad del Tercio de Galeones. Como unidad profesional y permanente, hacía casi cincuenta años que languidecía, pese a lo cual continuaba constituyendo una parte muy importante de la identidad de la gente de guerra embarcada y la población local de aquella plaza y sus inmediaciones.

En 1706 tuvo lugar el apresto y despacho de la última formación a Tierra Firme más o menos semejante a sus antecesoras de la segunda mitad del XVII, al mando de José Fernández de Santillán, conde de Casa Alegre. Le acompañaba a su lado su sobrino, Diego Fernández de Santillán, que se separaría del contingente principal junto con algunos navíos para recalar en la Veracruz (Pérez-Mallaína, 1982: 274; Rahn Phillips, 2010). Hay algo siniestro en el testimonio que el padre Labat consignó de la alborozada procesión de las compañías de infantería del Tercio de la Armada de la Guarda desde el convento de Santo Domingo en Cádiz hasta las tres naves de guerra: la capitana, el San José; la almiranta, San Joaquín de Miguel Agustín de Villanueva; y el Santa Cruz, bajo la dirección del último gobernador del Tercio de Galeones, Nicolás de la Rosa, conde de Vega Florida y representante de una prominente familia de burgueses gaditanos. El religioso francés, sin saberlo, contempló a un conjunto de hombres que en muchos casos no regresaría a Cádiz jamás. No es necesario detenerse en lo que aconteció después, cuando el 8 de junio de 1708 los galeones de Casa Alegre fueron interceptados cerca de la isla de Barú, próxima a Cartagena de Indias, por la escuadra inglesa comandada por el comodoro Charles Wager. El enfrentamiento entre anglos y españoles se saldó con la fatídica explosión del San José y la captura de la nave de Vega Florida (Rahn Phillips, 2010: 167-215). Aquel combate dio el ce-

rrojazo a un modelo de defensa transatlántica, nunca antes los Galeones habían sido derrotados y ni por asomo se habían perdido tantos hombres y símbolos a manos del enemigo. Más de una década más tarde, en diciembre de 1721, prior y cónsules del Consulado, Adrián Ignacio Delgado y Ayala, Bartolomé de Monsalve y Pedro de Ibáñez Agüero, reconocieron el fin de aquellas compañías aquel infausto 1708, pero por una mezcla de altivez y decoro para con los muertos, prescindieron de hablar de derrota. Después de todo, los ingleses no se habían hecho con la plata,

> por el naufragio de los Galeones del conde de Casa Alegre, en cuya ocasión quedó extinguido el dicho Tercio [de la Armada de la Guarda], como por haberse perdido todas las alhajas y adornos que llevaba dicha imagen [de la Virgen del Rosario] en las naos principales de aquella armada.[804]

Ya no habría oportunidad para una siguiente ocasión. La implementación de sucesivos «reales proyectos» para la regulación de la navegación a las Indias estaba alterando el régimen de armadas tradicional, desembocando primero en la supresión de la caja de la avería como base financiera del dispositivo naval; precisamente hacia aquella fecha de 1708. A partir de entonces, todos los navíos de guerra de S.M. se sufragarían directamente de los fondos generales de la Real Hacienda sin particularidad alguna (Pérez-Mallaína, 1982: 443). No obstante, como se ha visto, porción del músculo militar de la Carrera había sido subvenido en última instancia de las partidas procedentes de las cajas reales indianas. Que el rey fuese el provisor financiero por excelencia de la Armada de la Guarda ya había generado controversias respecto al trasiego de armamento entre la Armada del Mar Océano y la de la Guarda y viceversa en el pasado. Una tendencia incentivada por la basculación de todo el engranaje naval atlántico español a la bahía de Cádiz. La medida fue, por tanto, acelerada por el relevo dinástico, la simple constatación de unos hechos consumados operados hacía mucho tiempo.

Mientras, el Tercio de Galeones y las compañías gaditanas de las flotas, curiosamente, habían preservado su vieja organización como «tercio» cuando a sus coetáneos de otras armadas ya se los había reformado. En 1704, entre los tercios de armada que pasaron a regimientos a la francesa supuestamente no se hallaban las banderas de la Armada de la Guarda de Carrera de Indias, presumiblemente a causa de su indefinición financiera y su naturaleza, de facto, no permanente. Tampoco fue incluido entre las cuatro unidades herederas de los tercios de armada que compusieron desde 1717 el Cuerpo de Batallones de Marina borbónico: Armada, Marina, Bajeles y Océano (Torres Sánchez, 2021: 241).

Este flamante ordenamiento orgánico vino precedido por la real cédula de 21 de febrero de 1714, jerarquizando los distintos mandos navales y unificando las dos únicas armadas atlánticas que precariamente subsistían: la del Mar Océano y la de la Guarda (Blanco Núñez, 2014: 303-324). En 1720 se promulgó el «Proyecto para galeones y flotas del Perú y Nueva España y para navíos de registros y avisos que navegaren a ambos reinos» (Pérez-Mallaína, 1982: 371-378), disposición a la postre decisiva que sepultó cualquier atisbo de recuperación. Aunque se preservaba el

[804] «Escritura del Consulado y Comercio de España, en que se constituye patrono de la cofradía de Nuestra Señora del Rosario», Cádiz, 20 de diciembre de 1721, L. 3, AGI, Consulados, 66.

sistema de navegación convoyada en flotas al estilo de los siglos XVI y XVII y continuaron coexistiendo los navíos de guerra, no se reinstauró la Armada de la Guarda. Asimismo, el Consulado de Cargadores a Indias, trasladado a Cádiz en 1717 (Bustos Rodríguez, 2005: 55), perdió cualquier prerrogativa sobre la tributación del tráfico comercial. Prior y cónsules admitieron en 1721 que toda esta conjunción de factores sellaba la desaparición definitiva del Tercio de Galeones, «se habían dado nuevas reglas y órdenes, así para la tripulación de gente de mar y guerra de ambas armadas [Galeones y flota de Nueva España] como para las contribuciones reales de derechos en España y en las Indias».[805]

Hay algo poético en la resolución tomada por el Consulado en una junta general del Comercio celebrada el 10 de noviembre de 1721. Los cargadores a Indias, ante la petición de auxilio de un tal Juan Antonio de Villarreal, antiguo capellán de la Armada de la Guarda, se constituyeron en patronos de las capillas adquiridas decenios atrás por el gobernador Gaspar de Velasco, tomando para sí los antiguos derechos y obligaciones de la cofradía del Rosario del Tercio de Galeones (Díaz Rodríguez, 2009: 84-85). La asunción por el capital del Comercio de aquellas labores espirituales que los militares-empresarios de la Carrera de Indias se habían impuesto sintetiza las íntimas conexiones entre los hombres de negocios y la gente de guerra subrayadas a lo largo de este trabajo. Pero no es menos resaltable que si bien la dimensión militar concluyó aquel año de 1721, la comercial le sobrevivió.

*****

Es momento también de concluir este estudio, no sin antes subrayar algunos aspectos que esperan incardinarse en las preocupaciones expuestas en la introducción. Lo primero de todo es resaltar que durante todo el siglo XVII, los militares de la Carrera de Indias y el aparato defensivo en el que estaban involucrados cumplieron con bastante solvencia el propósito para el que este había sido concebido. Pese al mito popular de galeones apresados sistemáticamente por los adversarios de la Monarquía, únicamente las naos de Honduras en 1627; la flota de Nueva España de 1628; otra vez esta comandada por Diego de Egüés en 1657 durante la batalla de Tenerife contra los ingleses; y el patache de la Margarita capturado por los berberiscos hacia 1665 se contabilizaron como pérdidas de entidad en el transcurso de nada menos que una centuria. En contraposición, el nervio de aquel engranaje naval, la Armada de la Guarda se demostró, especialmente en la primera mitad del siglo, como un oponente formidable, depositario de una significativa capacidad de disuasión, pese a no impedir los desastres navales previamente aludidos. Es hartamente significativo que fuera en 1708 cuando un contingente muy mermado de efectivos –en teoría heredero de los galeones de la plata del XVII–, el del conde de Casa Alegre, con apenas una capitana, una almiranta, y un gobierno, cayera parcialmente en manos de los ingleses. No es,

[805] «Escritura del Consulado y Comercio de España, en que se constituye patrono de la cofradía de Nuestra Señora del Rosario», Cádiz, 20 de diciembre de 1721, L. 3, AGI, Consulados, 66.

desde luego, un balance nada desfavorable si se ha de valorar el comportamiento de las armadas de la Carrera de Indias.

Y es que uno de los grandes triunfos de la Monarquía fue el de garantizarse unos protectores de los tesoros del rey y particulares más que competentes. En páginas precedentes se ha tratado de explicar cómo ya a principios del siglo XVII se impusieron criterios selectivos en los que el mérito, los años de servicio y las buenas partes pesaban, y mucho, de cara a ser seleccionado para mandar –y guardar– uno de los galeones de la Armada de la Guarda. Es evidente que la influencia de las oligarquías, el clientelismo y el patronazgo de otros agentes, o la conjunción entre mérito y sostenibilidad financiera podían distorsionar la vía consultiva de provisión de altos e intermedios mandos. Pero, en general, los capitanes de mar y guerra de la Armada de la Guarda estaban sujetos a mecanismos de selección más fiables que sus homólogos de la Armada del Mar Océano –formación de donde muchos procedían– y acumulaban una experiencia superior. Como guardianes de los bienes más valiosos en posesión del Rey Católico, fueron en el siglo XVII una élite en toda regla, concediéndoseles generalatos y almirantazgos, hábitos de órdenes militares, títulos nobiliarios y, conforme fue avanzando el siglo, más y más gobiernos en Indias. Los militares de la Carrera acabaron constituyendo una suerte de «élite naval» –concepto ahora en uso para los oficiales navales del XVIII– (Ortega del Cerro, 2018: 26-27) comprometidos en la defensa transatlántica y de los que el rey extraía a algunos escogidos para imponer su gobierno en América. A nuestro juicio, su estudio y análisis espera haber contribuido a comprender que el perfil del militar y marino borbónico subsiguiente no germinó de la nada, no fue un producto exclusivo del cambio dinástico ni de la adopción de un modelo extranjero. La aristocratización del oficial naval, asimismo, era una dinámica en curso en la Carrera de Indias desde la segunda mitad del XVII –si no antes– y 1700 no fue un parteaguas sociológico. Es sintomático que las conexiones entre los militares y ciertos representantes de la burguesía de los negocios –tan apreciables en el siglo XVIII– (Andújar Castillo, 2004) ya se estuvieran consolidando en la Carrera, lo que da una pista de los basamentos y alianzas en los que se apoyó progresivamente el estado-fiscal militar hispano ya con los Austrias y más adelante con los Borbones. Si hablamos de nombres, hubo una continuidad, y títulos y apellidos típicos en la Carrera de la segunda mitad del XVII resonarían en los ejércitos y armadas de la Casa de Borbón: Lezo, Montemar, de la Rosa o de la Mina así lo acreditan.

Toca igualmente replicar desde este escenario, el aparato militar de la Carrera de Indias, determinadas afirmaciones sostenidas acerca del estado fiscal-militar español del siglo XVII. En contra de lo propugnado en su excelente *Guerra y decadencia* por I. A. A. Thompson, en la Carrera de Indias la asunción del sistema de asientos de la avería no fue la constatación de un arcaísmo ni del fracaso del incipiente estado. A nuestro juicio, –y así lo hemos tratado de demostrar–, la asociación más íntima con el Comercio, los asientos de la avería, fue la única solución que la Monarquía advirtió al reto de poner en el mar armadas que permitieran la protección de las flotas. Los asientos de la avería funcionaron relativamente bien hasta que, simplemente, no bastaron para asegurar la defensa –la cual, anualmente, con sus requerimientos era casi más onerosa que la Armada del Mar Océano–. Por tomar de nuevo la terminología

acuñada por Jan Glete, los asientos sí fueron una manifestación de *interest aggregation* con las oligarquías locales bajoandaluzas, particularmente las sevillanas, en pro de una empresa imperial estratégica en la que presumiblemente coincidían las necesidades fiscales de la Monarquía y las comerciales del capital. Las razones de su quiebra entrañan algo de complejidad, pero su explicación en último término no habría de ser rebuscada. Por un lado, ya en la década de los veinte del XVII, las Provincias Unidas, y más tarde Francia e Inglaterra, actores sumados a la lucha por el dominio de las rutas comerciales, amenazaron la Carrera de Indias, obligando a Monarquía y Comercio –ese monopolio compartido– a movilizar ingentes recursos humanos, materiales y en resolución, económicos, en la guerra. Al final, esa guerra económica, pero también con bajeles, cañones, mosquetes y arcabuces, expresión de la mundialización en ciernes, estresó el interés agregado en que se cimentaba la dimensión militar de la Carrera de Indias. O por decirlo con otras palabras, corroyó los pactos en que esta se fundamentaba, tensando las relaciones de poder entre la Monarquía y las oligarquías bajoandaluzas, lo que se sustanció hacia 1640 en la quiebra definitiva de los asientos. Todo lo que se suele discutir fue producto de ese divorcio entre las agendas de Monarquía y Comercio, que los holandeses no hicieron con sus ataques más que exacerbar: el contrabando, el fraude, el alza de la avería, haciendo mella en la cohesión imperial española. En lo que sí estamos de acuerdo con Thompson es en que, a la postre, como los cimientos del estado fiscal-español hicieron aguas, aquello ocasionó la erosión del profesionalismo e integridad del aparato militar hispano para la Carrera: de ahí la resistencia a reclutas y alojamientos, de ahí que los grandes intermediarios territoriales como los Medina Sidonia, o agentes como el Consulado, espoleasen a hacer bascular las unidades a Cádiz. Si la Monarquía transigió en ello, es debido a que no tenía otra opción, porque la empresa militar solamente era viable con el consentimiento de aquellos que la soportaban sobre el terreno.

Algunas de las conclusiones son más problemáticas, en realidad hipótesis que tocará responder en subsiguientes trabajos. Si el *interest aggregation* se fisuró, fue fruto a que quizás los fundamentos del poderío militar español en el Atlántico adolecían de deficiencias estructurales que sus enemigos no hicieron más que patentizar. De primeras, el músculo militar español se financiaba a través de la avería, un derecho sobre la contratación entre España e Indias, es decir, para que hubiera Armada de la Guarda y compañías de infantería era imprescindible que el comercio fluyera como mínimo de la manera en que lo había hecho en los mejores periodos del XVI. Pero eso no fue así, porque aquella mundialización corrosiva puso en jaque el carácter exclusivo de la Carrera de Indias como ruta, ahora en competencia con el Pacífico, con el comercio interamericano, con la concurrencia de las compañías comerciales extranjeras, y la paulatina maduración económica de las sociedades hispanoamericanas. Los españoles se vieron impotentes y desarmados, y hubo un momento en que el aparato militar fue tamaño lastre en términos coste/beneficio para los cargadores que se sustrajeron de él, poco proclives a ser fiscalizados. Con la avería como una base fiscal insegura –y discutida por el capital que le daba sentido al aparato militar–, el rey y su hacienda real se convirtieron en los únicos tributarios. La conclusión es

evidente, el estado fiscal-militar español en la Carrera de Indias fue víctima de sus contradicciones, y terminó devorándose a sí mismo.

Resta extenderse en una de esas contradicciones, en la que la investigación habría de perseverar. La dirección «política» del aparato militar de la Carrera de Indias nunca estuvo en manos del capital comercial, sino de una Monarquía cuya preocupación no era vigorizar la empresa comercial y «darle aliento». Más bien, ambicionaba gravarla, puesto que la Carrera era entendida por los oficiales reales de Madrid eminentemente como una base fiscal que exprimir. Si para los cargadores la maximización de la empresa comercial suponía un fin en sí mismo, y la Armada de la Guarda había de ser empleada en ese menester; Felipe IV y Olivares en cambio contemplaban la Carrera como un medio; esta divergencia de expectativas acabó siendo muy peligrosa. Muchas de las grandes empresas militares de la Monarquía asociadas a la Carrera –la expedición de Fadrique de Toledo en 1629 o la de Cadreita en 1633– no contaron con la simpatía de los cargadores, en el fondo respondían a criterios políticos y reputacionales, no capitalistas. Esas discrepancias Comercio-Monarquía, esa negociación asimétrica en la dirección y gobernación de la empresa militar ultramarina, no fue tan acusada en Holanda o Inglaterra. Sus razones últimas se hallaban en el hipertrofiado complejo institucional en que se argamasaba la Carrera de Indias, el cual desincentivaba la participación política de los cargadores –cuando no reprimía la formulación de ordenamientos novedosos que rompieran el *establishment*– (Díaz Blanco, 2014b: 47-77). Nunca hubo algo parecido a la Junta de la Avería –y esta duró muy poco– en Madrid, teniendo los cargadores un espacio de participación más consistente y próximo al verdadero centro de decisión.

Por supuesto, tal asimetría no fue incompatible con una salvedad, la Carrera de Indias operó como un espacio de servicio. Una empresa imperial que aglutinó en torno a las armadas y las oportunidades que estas deparaban a las oligarquías castellanas –que proveyeron de oficiales navales, servidores del rey– y, no menos, a los grupos subalternos andaluces, embarcados como soldados y marineros. Unos y otros las utilizaron como un canal de movilidad y circulación. Las oligarquías podían hacer carrera en el real servicio, obteniendo múltiples mercedes; los humildes podían esperar que algo de la riqueza que fluía a través de la Carrera se desparramase hasta ellos. Durante el trabajo, en esta línea, se ha insistido en la miríada de agentes integrados en la empresa, muchos, con objetivos no siempre coincidentes. Con ello se espera haber ayudado a incrementar el conocimiento de las relaciones de poder del Antiguo Régimen. El gobierno del engranaje militar siempre fue complejo y sujeto a la readaptación a una realidad mudable. Se insistió, por ejemplo, en la capacidad de decisión de los capitanes generales del Mar Océano y Costas de Andalucía, los cuales en la primera mitad del XVII se desenvolvieron como mediadores e intermediarios entre la Corte y el reino de Sevilla. Los Medina Sidonia unían a su faceta como terratenientes, señores jurisdiccionales y polos de lealtad local su reverso como representantes del monarca y jefes militares, auténticos brókeres en posición de tomar el pulso a otros agentes locales y conciliarlos con los mandatos castrenses y logísticos del rey en una Andalucía militarizada. No es casualidad que cuando estas sinergias dejaban de tener sentido el aparato militar se resintiera o amagase con estallar por los aires.

Al igual que las relaciones entre Medina Sidonia y los administradores de la avería, la Casa de la Contratación o el cabildo de Cádiz estaban sometidas a replanteamientos, se ha visto cómo la dialéctica entre las jerarquías del Consulado y los militares no discurrió imperturbablemente. De las diatribas de los administradores de la avería a los capitanes de mar y guerra a cuenta del papel jugado por estos en el fraude cometido en las primeras décadas del XVII, se pasó después a la complicidad entre los elementos más prominentes del Consulado y los militares-empresarios. Uno de los últimos priores del Consulado de las postrimerías del XVII, Ramón de Torrezar, fue apoderado comercial del general Francisco Navarro a la partida del segundo como gobernador de los galeones de azogue que habrían de transportar al virrey conde de la Monclova a México en 1686. Torrezar habría de negociar y vender al mejor postor el producto de la mitad de sesenta y cinco cajones de tinta añil, transfiriendo los beneficios al capitán Diego de Iparraguirre. Las 12.236 libras de cajonería eran parte del saldo mercantil de un convoy pasado, los azogues de 1684, compartidas con el maestre de plata de la capitana, José de Jáuregui.[806] Las dependencias de priores y cónsules con los militares bien pudieron establecer una especie de alianza oligopólica. No deja de ser significativo que, iniciándose el XVIII, Torrezar, entre otros priores y cónsules, fuesen acusados de administración desleal de la corporación, fraude y corrupción en perjuicio de los demás conformantes de la entidad (Pérez-Mallaína, 1982: 202 y ss.). Este tipo de conexiones develan la maraña de intereses que vertebraba la Carrera y que no en pocas ocasiones distorsiona cualquier afán de sistematización.

Pero, tal vez, lo más interesante resida en que, en contra de lo enunciado por Thompson y Glete, al menos en lo que respecta al aparato militar de la Carrera de Indias, esa agregación de intereses entre la Monarquía y el Comercio, periclitada hacia los años cuarenta, sí logró ser restablecida más adelante mediante el flamante pacto entre ambos polos, uno de cuyos eslabones fue personificado por la figura del militar-empresario. Los elementos rectores de la Carrera de Indias, como se ha comprobado, demostraron gran adaptabilidad y resiliencia al admitir el contrabando y el fraude que comportaba la introducción de mercaderías extranjeras en los galeones si aquello venía enjugado por la dotación de servicios logísticos y de economía política proporcionados por aquellos militares: préstamos, contratos de carenas y asientos de construcción naval. Esta fusión entre la burguesía de los negocios y el militar-empresario ejemplifica la nueva colaboración entre el capital y la Monarquía. Fue un verdadero reenganche de las élites bajoandaluzas, totalmente involucradas en la reexportación de productos extranjeros a Indias, a la arquitectura del estado fiscal-militar español carolino. Esta armonización entre la empresa bélica –pese a sus limitados logros– y la mercantil no ha de ser subestimada, pues no en vano permeó a estratos completos de la sociedad. No es coincidencia que con apenas unos pocos años de diferencia fuesen fundados dos espacios de sociabilidad que agrupaban a individuos que servían a las agendas del rey y el Comercio –sin menoscabar su propio derecho al enriquecimiento–.

[806] Carta de poder, Cádiz, 8 de julio de 1686, AHPC, PC, 2361, ff. 410r-410v.

En 1667, algunos altos oficiales de la Armada de la Guarda adquirieron dos capillas con intención de servir de sede de la cofradía de Nuestra Señora del Rosario en Cádiz, aunando en un único centro a contratistas militares y sus soldados subordinados. Tres años más tarde fue fundada, con un componente más elitista, aristocrático y restrictivo, la Real Maestranza de Caballería de Sevilla, un club de militares-empresarios de la Carrera de Indias y gobernadores ultramarinos. Esta estructuración militar, en la que se armonizaba a escala atlántica el contrabando –al recrearse la misma asociación entre contratistas reconvertidos en gobernadores indianos y hombres de negocios insertos en redes de comercio transnacional– fue una de las bazas que explican la supervivencia de la Carrera de Indias. Nunca las conexiones atlánticas de los soldados habían importado tanto.

ANEXO I

Titulares de la Capitanía General del Mar Océano y Costas de Andalucía (1588-1680)

Nombre	*Título*	*Periodo*
Alonso Pérez de Guzmán el Bueno	VII duque de Medina Sidonia	1588-1615
Manuel Alonso Pérez de Guzmán el Bueno	VIII duque de Medina Sidonia	1615-1636
Gaspar Alonso Pérez de Guzmán el Bueno	IX duque de Medina Sidonia	1636-1641
Juan Alonso de Idiáquez de Butrón y Múgica	II duque de Ciudad Real	1641-1644 (interino)
Antonio Juan Luis de la Cerda y Enríquez	VII duque de Medinaceli	1644-1668
Juan Francisco de la Cerda Enríquez de Ribera	VIII duque de Medinaceli	1668-1671
Tomás de la Cerda y Enríquez de Ribera	III marqués de la Laguna de Camero Viejo	1671-1680

ANEXO II

Los capitanes a guerra y gobernadores políticos y militares de Cádiz (1600-1699)

Nombre	Carácter	Otro cargo o escalafón	Periodo
Capitanes a guerra y corregidores			
Fernando de Ágreda	Propietario	-	1600-1601
Bartolomé de Villavicencio	Interino	-	1601-1604
Vasco de Peralta	Propietario	-	1604-1608
Sancho de Benavides	Propietario	Castellano del castillo de Santa Catalina	1608-1612
Fernando de Añasco	Propietario	Maestre de campo	1612
Fernando de Quesada Ulloa	Propietario	Capitán	1613-1616
Diego de Escobar	Propietario	Capitán y sargento mayor	1616-1620
Alonso de Noguera	Propietario	Capitán	1620-1622
Diego de Escobar	Propietario	Capitán y sargento mayor	1622-1625
Lorenzo de Cabrera y Corbera	Propietario	Castellano del castillo de Santa Catalina	1625
Superintendentes del gobierno de Cádiz			
Fernando Girón	Propietario	Miembro del Consejo de Estado y Guerra	1625
Marqués de Cropani	Interino	Maestre de campo general	1626
Pedro Pacheco	Interino	Miembro del Consejo de Guerra	1626
Gobernadores militares y políticos			
Pedro de Ocampo Mariño	Propietario	Maestre de campo	1627-1629
Luis Bravo de Acuña	Propietario	Miembro del Consejo de Guerra	1629-1632

Miguel de Redín	Interino	Gobernador del Tercio de Galeones	1632
Pedro de Ursúa	Interino	Capitán del Tercio de Galeones	1632
Juan Antonio Dorador	Interino	Capitán del presidio de Cádiz y de flotas	1632
Juan de Velasco Castañeda	Propietario	Miembro del Consejo de Guerra	1633-1639
Juan Alonso de Idiáquez, duque de Ciudad Real	Propietario	Miembro del Consejo de Guerra	1639-1641
Diego Sarmiento de Sotomayor, conde de Salvatierra	Interino	Asistente de Sevilla	1641
Marqués de Taracena	Propietario	Almirante general de la Armada del Mar Océano, miembro del Consejo de Guerra	1642-1644
Íñigo Manrique de Larra, conde de Frigiliana	Propietario	-	1644-1650
Pedro Mesía de Tovar, conde de Molina de Herrera	Propietario	Miembro del Consejo de Hacienda	1650-1661
Antonio Pimentel de Prado	Propietario	Miembro del Consejo de Guerra	1661-1663
Luis Ferrer	Interino	Capitán General de la Caballería de España	1663
Diego de Ibarra	Interino	Almirante general de la Armada de la Guarda	1663
Antonio Pimentel de Prado	Propietario	Miembro del Consejo de Guerra	1663-1665
Martín de Zayas Bazán	Interino	Maestre de campo	1665-1668
Marqués de Trocifal	Interino	-	1668-1672
Juan de la Carrera y Acuña	Interino	Miembro del Consejo de Guerra	1672
Diego Caballero	Propietario	Miembro del Consejo de Guerra	1672-1676
Félix Nieto de Silva, conde de Torrejón	Propietario	-	1676
Juan Valdivieso, conde de Puertollano	Interino	-	1677

Francisco de Idiáquez, duque de Ciudad Real	Propietario	Capitán General del Mar Océano y Costas de Andalucía	1679-1682
Antonio de Paniagua y Zúñiga, marqués de Santa Cruz	Propietario	Miembro del Consejo de Guerra	1682-1684
Francisco Gutiérrez de los Ríos y Córdoba, conde de Fernán Núñez	Interino	General de la Artillería de la Armada del Mar Océano	1684-1685
Antonio de Paniagua y Zúñiga, marqués de Santa Cruz	Propietario	Miembro del Consejo de Guerra	1685
Francisco Gutiérrez de los Ríos y Córdoba, conde de Fernán Núñez	Propietario	General de la Artillería de la Armada del Mar Océano	1685-1689
Francisco de Velasco y Tovar	Propietario	Miembro del Consejo de Guerra	1689-1696
Jerónimo Francisco de Eguía, marqués de Narros	Interino	Presidente de la Casa de la Contratación	1696
Francisco Miguel del Puello	Propietario	-	1696-1699
Antonio Vicentelo de Leca	Propietario	Virrey del Perú	1699

Fuente: Elaboración propia a partir de *Serie cronológica de los Gobernadores militares y políticos, Jefes Superiores políticos, Gobernadores civiles y Gobernadores militares que han sido de esta ciudad, con los días de su recibimiento o toma de posesión*, AHMC.

ANEXO III

Tercios de armada e infantería de las escuadras regionales de la Armada del Mar Océano embarcados en la expedición a las Indias de Fadrique de Toledo y Martín de Vallecilla, 1629

Tercio del maestre de campo Antonio de Otaiza	*696*
Compañía de Antonio de Otaiza	118
Compañía de Diego Brochero	9
Compañía de Fernando Dorado	76
Compañía de Andrés Gómez Guijarro	111
Compañía de Diego Martínez de Salinas	72
Compañía de Francisco de Lanzos	146
Compañía de Diego de Arce	86
Compañía de Antonio Mir de Ramis	61
Tercio del maestre de campo Francisco Mesía	*793*
Compañía de Francisco Mesía	111
Compañía de Juan de Prado	109
Compañía de Diego Rodríguez	90
Compañía de Juan Ruíz de Andresqueta	102
Compañía de Rodrigo Portocarrero	93
Compañía de Pedro de Porras	87
Compañía de Fernando de Lodeña	70
Compañía de Juan Bautista Ponce	131
Tercio Napolitano	*437*
Compañía del maestre de campo marqués de Torreveso	150
Compañía de Juan Dominico Maucherio	94
Compañía de Pedro Real	126
Compañía de Francisco Manduca	67
Tercio de la Armada de la Guarda	*1.026*
Compañía de Cristóbal Mesía Bocanegra	160
Compañía de Tiburcio de Redín	160
Compañía de Diego Brochero	134

Compañía de Domingo de Bilbao La Vieja	134
Compañía de Gaspar de Carasa	118
Compañía de Juan Barbón	110
Compañía de Domingo Diego	110
Compañía de Juan de Casadevante	100
Infantería de la Escuadra de Vizcaya	*237*
Compañía de Martín de Orbea	70
Compañía de Juan de Echaburu	42
Compañía de Juan de Angulo	63
Compañía de Matías Arias de la Torre	62
Infantería de la Escuadra de las Cuatro Villas	*519*
Compañía del gobernador Juan de Hoyos	114
Compañía de Juan Barbón	146
Compañía de Gaspar de Carasa	97
Compañía de Francisco de la Torre	140
Compañía de Domingo Diego	22
Infantería de la Escuadra de Guipúzcoa	*192*
Compañía de Pedro de la Just	37
Compañía de Miguel Sáenz de Benesa	32
Sebastián de Echazarreta	35
Diego de Mallea	27
Domingo de Bilbao La Vieja	7
Fernando de Mendoza	54
Infantería de las compañías de mar y guerra de navíos de S.M.	*64*
Compañía de Martín Carlos de Mencos	64
Infantería de la Escuadra del gobernador Nicolás Judice	*46*
Compañía de Nicolás Judice	18
Compañía de Paris Judice	13
Compañía de Francisco Rodríguez de Ledesma	15
Infantería de la Escuadra del gobernador Nicolás Masibradi	*167*
Compañía de Cristóbal Martolosi	54
Compañía de Jerónimo Masibradi	60
Compañía de Francisco Beli	53
Infantería de la Escuadra de Galicia	*231*
Compañía de Juan Hurtado de Mendoza	125
Compañía de Alonso González Calderón	106
Total	*3.382*

Fuente: Elaboración propia a partir de «Relación de la infantería que hay al presente en los tercios de la Armada del Mar Océano y escuadras de ella, inclusa la que está alojada conforme a la muestra que se ha tomado […]», Juan de Castro y Castilla y Francisco Beltrán de Manurga, Cádiz, 19 de febrero de 1629, AGS, Guerra Antigua, 1009. «Relación de la gente de mar y guerra que lleva al viaje de Indias la Armada del Mar Océano y la que va, por cuenta de ella, por la plata de este año», Cádiz, 14 de agosto de 1629, AGS, Guerra Antigua, 1009.

ANEXO IV

La combinada Armada del Mar Océano y Armada de la Guarda, 1629

Armada del Mar Océano					
Nombre	*Tipo*	*Tonelaje*	*Artillería*	*Gente de mar*	*Infantería*
Capitana Real	Galeón	1.200	64	240	374
Almiranta Real	Galeón	900	44	180	241
Capitana de Masibradi	Galeón	600	30	108	190
Capitana de Judice	Galeón	600	24	108	150
Almiranta de Masibradi	Galeón	600	26	108	150
Sansón	Urca	600	26	108	150
El Rosario	Galeón	600	24	108	150
Almiranta de Judice	Galeón	580	24	104	140
San Jorge	Galeón	500	30	90	120
San Carlos de Masibradi	Galeón	500	24	90	120
San Martín	Galeón	450	18	80	110
San Bartolomé	Galeón	444	18	80	110
Los Ángeles	Galeón	444	20	80	110
Nuestra Señora de Atocha	Galeón	438	20	80	110
San Pedro	Galeón	438	20	80	110
Nuestra Señora de Vitoria	Galeón	425	20	76	104
San Raimundo	Galeón	380	18	70	94
Santiago	Galeón	330	18	60	86
San Sebastián	Galeón	330	18	60	86
San Francisco del Sol	Galeón	300	18	60	86
Rey David	Urca	502	20	40	58
El Ave Fénix	Urca	328	14	30	32
San Jorge	Urca	293	16	28	30
Santa Juana	Patache	180	8	40	50
La Concepción	Zabra	70	4	22	20
Santa Juana	Zabra	70	4	22	20
Armada de la Guarda/Armada para traer la plata					

Capitana	Galeón	600	26	120	160
Almiranta	Galeón	650	24	130	160
San Felipe	Galeón	550	22	100	134
Nuestra Señora de Begoña	Galeón	550	24	100	134
La Santísima Trinidad	Galeón	486	20	88	118
Los Tres Reyes	Galeón	450	20	80	110
San Juan Bautista	Galeón	450	20	80	110
Jesús, María	Galeón	450	20	80	110
Nuestra Señora del Carmen	Galeón	160	12	40	50
San Antonio	Galeón	150	12	36	50
TOTALES	36	16.598	770	3.006	4.137

Fuente: Elaboración propia con base en «La Armada Real del Mar Océano que este año se ha aprestado en Cádiz y hoy, día de la fecha, ha salido para las Indias de Castilla a asegurar aquellas costas de los enemigos, y la que asimismo se ha prevenido por cuenta de ella para traer el Real Tesoro de S.M. y de particulares […]», Juan de Castro y Castilla y Francisco Beltrán de Manurga, Cádiz, 14 de agosto de 1629, AGS, Guerra Antigua, 1009.

ANEXO V

Gobernadores del Tercio de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, 1600-1697

Gobernador del Tercio de Galeones	*Año*
Fadrique Cáncer	1600-1602
Pedro de Zúñiga	1602-1605
Francisco Ramírez Briceño	1605-1616
Juan de Salinas	1616
Fernando de Sousa Suárez	1616-1618
Diego Enríquez	1618-1623
Juan de Haro y Sanvitores	1623-1625
Cristóbal Mesía Bocanegra de Soria	1625-1626, 1629
Miguel de Echazarreta	1626-1628
Miguel Adrián de Redín	1628-1634
Pedro de Ursúa y Arizmendi	1634-1635
Juan de Arizmendi y Sanz de Aguinaga	1634
Diego López de Guzmán y Vivanco, marqués de Villanueva de Cardeñosa	1635-1640
Alonso Rodríguez de Salamanca	1639
Pablo Fernández de Contreras	1640-1642
Juan de Echeverri y Robere Celaindia y Salinas	1642-1644
Tomás de Echaburu y López de Zuricaray	1644-1646
Diego Ramírez de Haro, conde de Bornos	1647-1664
José Martín de Peralta y Velasco, marqués de Falces	1646-1648
Gonzalo de la Esquina y Ordóñez	1648-1650, 1663
Matías de Orellana Monresín	1650
Adrián Pulido Pareja	1651-1653
Francisco Rodríguez de Ledesma y Oballe	1651
Félix Garci González de León	1653-1655
Diego Ponce de León	1655-1657
Diego de Ibarra	1657-¿?
Enrique Enríquez de Guzmán	1664-1666

Gaspar Manuel de Velasco	1666-1678
Francisco Navarro y Sánchez	1678-1680
Antonio de Aguirre	1680
Miguel Manuel de Ursúa y Arizmendi y Egüés, II conde de Gerena	1680-1684, 1688-1694
Pedro de Guzmán Dávalos, marqués de la Mina	1684-1688
Bartolomé de Soto Avilés Garibay y Villavicencio	1694-1697
Marcos de Consuegra y de Santa Cruz	1697

Fuente: elaboración propia a partir de los libros cedularios de armadas de AGI, Indiferente General, 2497- 2498-2499-2500-2501-2502-2503-2504-2505-2506-2507-2508.

ANEXO VI

Capitanías y compañías del presidio de Cádiz en el siglo XVII

Capitanes	*Cargo*	*Años*
Vasco de Peralta	Corregidor y capitán a guerra	1604-1613
Fernando de Quesada Ulloa	Corregidor y capitán a guerra	1614-1617
Francisco de Villanueva	Capitán de compañía	
Diego de Escobar	Corregidor y capitán a guerra	1618-1622
Pedro de Solís	Capitán de compañía	
Juan de Vega Bazán	Capitán de compañía	
Pedro Pérez de Aristizábal	Capitán de compañía	
Juan Alfonso Crespín	Capitán de compañía	
Jerónimo Franco de Ayala	Capitán de compañía	
Diego de Escobar	Corregidor y sargento mayor	1623-1624
Francisco de Novoa	Capitán de compañía	
Juan de Leoz	Capitán de compañía	
Juan Antonio Dorador	Capitán de compañía	
Diego de Escobar	Corregidor y capitán a guerra	1624-1625
Francisco de Novoa	Capitán de compañía	
Juan de Leoz	Capitán de compañía	
Juan Antonio Dorador	Capitán de compañía	
Pedro Pérez de Aristizábal	Capitán de compañía	
Francisco de Bustamante	Capitán de compañía	
Lorenzo de Cabrera y Corbera	Corregidor y capitán a guerra	1625-1626
Francisco de Bustamante	Capitán de compañía	
Pedro Pérez de Aristizábal	Capitán de compañía	
Juan Antonio Dorador	Capitán de compañía	
Juan de Leoz	Capitán de compañía	
Desconocido	Corregidor y capitán a guerra	1626-1627
Francisco de Novoa	Capitán de compañía	
Luis Fernández de Córdoba	Capitán de compañía	

Pedro de Ocampo Marino	Gobernador perpetuo	1627-1628
Francisco de Novoa	Capitán de compañía	
Lorenzo Fernández de Córdoba	Capitán de compañía	
Antonio Dorador	Capitán de Compañía	
Andrés de Aristizábal	Capitán de compañía	
José de Villanueva	Capitán de compañía	
Pedro de Ocampo Marino	Gobernador perpetuo	1628-1629
Juan Antonio Dorador	Capitán de compañía	
Lorenzo Fernández de Córdoba	Capitán de compañía	
Andrés de Aristizábal	Capitán de compañía	
José de Villanueva	Capitán de compañía	
Diego de Arce y Avendaño	Capitán de compañía	1635
Lorenzo Fernández de Córdoba	Capitán de compañía	
Desconocido	Gobierno	1637
Pedro Jiménez de Ayllón	Capitán de compañía	
Bernardo Hurtado de Término	Capitán de compañía	
Lorenzo Fernández de Córdoba	Capitán de compañía	
Diego de la Cueva y Aldana	Capitán de compañía	
Juan de Villavicencio	Capitán de compañía	
Desconocido	Gobierno	1639
Pedro Jiménez de Ayllón	Capitán de compañía	
Bernardo Hurtado de Término	Capitán de compañía	
Alonso Castejón	Capitán de compañía	
Juan García de Lugones	Capitán de compañía	
Desconocido	Gobierno	1652
Pedro Jiménez de Ayllón	Capitán de compañía	
Diego de la Cueva	Capitán de compañía	
Antonio de Cisneros	Capitán de compañía	
José Márquez	Capitán de compañía	
Mauro de Pardiñas	Capitán de compañía	
Desconocido	Gobierno	1653
Pedro Jiménez de Ayllón	Capitán de compañía	
Antonio de Cisneros	Capitán de compañía	
Antonio García de Laredo	Capitán de compañía	
José Márquez	Capitán de compañía	
Mauro de Pardiñas	Capitán de compañía	
Desconocido	Gobierno	1654
José Márquez	Capitán de compañía	
Mauro de Pardiñas	Capitán de compañía	
Pedro Jiménez de Ayllón	Capitán de compañía	
Antonio de Cisneros	Capitán de compañía	
Antonio García de Laredo	Capitán de compañía	

Desconocido	Gobierno	1655
Pedro Jiménez de Ayllón	Capitán de compañía	
Antonio de Cisneros	Capitán de compañía	
José Márquez	Capitán de compañía	
Mauro de Pardiñas	Capitán de compañía	
Antonio García de Laredo	Capitán de compañía	
Desconocido	Gobierno	1656
Antonio de Cisneros	Capitán de compañía	
Pedro Jiménez de Ayllón	Capitán de compañía	
Mauro de Pardiñas	Capitán de compañía	
José Márquez	Capitán de compañía	
Antonio García de Laredo	Capitán de compañía	
Desconocido	Gobierno	1657
Antonio de Cisneros	Capitán de compañía	
Mauro de Pardiñas	Capitán de compañía	
Antonio García de Laredo	Capitán de compañía	
Desconocido	Gobierno	1691
Isidro Carlos de Cisneros	Capitán de compañía	
Gregorio Fernández de Bobadilla	Capitán de compañía	
Luis de Aranda	Capitán de compañía	
Nuño de Villavicencio	Capitán de compañía	
Adrián Ignacio Delgado y Ayala	Capitán de compañía	

Fuente: Elaboración propia con base en AGS, Contaduría Mayor de Cuentas, Tercera Época, 681-792-1386-1421-2891-2940.

ANEXO VII

Antiguos capitanes de mar y guerra de la Armada de la Guarda y sus gobiernos en Indias

NOMBRE	*GOBIERNO*	*AÑO*
Fadrique Cáncer	Gobierno de la isla Margarita	1602
	Corregimiento de Trujillo (Perú)	1612
Jerónimo de Quero y Jiménez	Gobernación y Capitanía General de Santa Marta (Tierra Firme)	1624
	Gobernación y Capitanía General de Campeche	1633
Felipe Manrique	Corregimiento de La Plata, Charcas	1620
Francisco Ramírez Briceño	Gobernación de Yucatán	1617
Juan de Salinas	Gobernación y Capitanía General de la Florida	1618
Gabriel de Rojas Páramo	Gobernador y Capitán General de San Juan de Puerto Rico	1608
Juan de Haro	Capitanía General de Cumaná	1615
Fernando de Sousa Suárez	Corregimiento de la Ciudad de México	1629
	Gobernación y Capitanía General de Nueva Vizcaya (interino)	1639
Mateo de Vesga	Gobernación y Capitanía General de Nueva Vizcaya	1620
Diego Enríquez	Corregimiento de San Marcos de Arica	1626
Luis Fernández de Córdoba	Gobernación y capitanía general de Nueva Vizcaya	1641
	Gobernación y capitanía general de Yucatán	-
	Gobernación y Capitanía General de Cartagena de Indias	1643
Pedro Pérez de Aristizábal	Gobernación y Capitanía General de Antioquia (Nuevo Reino de Granada)	1627
Juan de Haro y Sanvitores	Gobernador, Capitán General y alcalde de Puerto Rico	1625
Francisco Rodríguez de Ledesma y Ovalle	Gobierno de La Habana	1669

Pedro Porter y Casanate	Alcaldía de Tacuba	-
	Gobernador y Capitán General de Chile	1656
Juan de Torres Castillo	Gobernador de Soconusco (Nueva España)	1643
Félix Garci González de León	Gobernación y Capitanía General de Venezuela	1664
Diego de Egüés y Beaumont	Corregimiento de Cochabamba (Charcas)	-
	Gobernación de Nueva Granada	1661
Francisco de Peralta	Alcaldía mayor de San Felipe de Portobelo	1651
Marcos del Puerto y Amezqueta	Gobernación de Santa Marta	1660
Juan de Montaño Blázquez	Gobernador y Capitán General de Cuba y La Habana	1654
Miguel Manuel de Ursúa	Gobernación de Mérida y La Grita (Nueva Granada)	1662
Baltasar Antonio de Caso Ponce de León	Gobernación de Chiapa	Años 60
José de Alzamora Ursino	Gobernador y Capitán General de Panamá	1682
Gaspar de Argandoña	Corregimiento de Guayaquil	1673
Salvador Barranco	Gobernador y Capitán General de la provincia de Santa Marta y Riohacha	1664
Andrés Ochoa de Zárate	Alcaldía mayor de Chiapas	1673
Enrique Enríquez de Guzmán	Gobernación y Capitanía General de Guatemala	1682
Martín de Tellería	Gobernación de la isla Margarita	1669
Gabriel de Crucelaegui y Arriola	Gobernación y Capitanía General de Filipinas	1684
Diego de Córdoba Laso de la Vega	Gobernador y Capitán General de Cuba	1695
Francisco de Sousa Suárez	Gobernador y Capitán General de Nueva Vizcaya	-
Cristóbal del Castillo Mondragón	Alcaldía mayor de Villalta (Nueva España)	1677
	Alcaldía mayor de Meztitlán, Molango y Malila (Nueva España)	1681
Domingo de Iturri Gaztelu	Corregimiento de Guayaquil	1678
Antonio de Laiseca Alvarado	Gobernación de Yucatán	1677
Juan José de la Bárcena	Gobernación de Yucatán	1687
Sebastián de Roteta	Gobernador de La Trinidad y La Guayana	1687
Carlos Martel de Porres	Alcaldía mayor de Huayacocotla y Chicontepec	Fines siglo
Pedro de Guzmán Dávalos	Gobernación y Capitanía General de Tierra Firme y Veragua	1689
Ignacio Pérez Caro	Gobernador y Capitán General de Santo Domingo	1690
Francisco López de Andrade	Gobernador de Cartagena de Indias	Fines siglo

AGI, Patronato, 293. AGI, Contratación, 5275-5356-5389-5392-5404-5414-5425-5431-5432-5434-5436-5439-5441-5445-5448-5451-5452-5456-5788-5789-5790-5793. AGI, Indiferente General, 122-1868-2076. AGI, Quito, 213. AGI, Chile, 53. AGI, México, 2-3. AGI, Santo Domingo, 535-594.

ANEXO VIII

Sargentos mayores del Tercio de la Armada de la Guarda en el siglo XVII

Nombre	*Nombramiento*	*Puesto anterior*	*Cargo posterior*	*Semblanza*
Pedro de Berbegal	1595	-	Capitán de mar y guerra	
Diego de Baños	1602 y 1605	-	-	
Fernando de Ayala	23 de marzo de 1606	Alférez		
Melchor de Torralva	Enero de 1607	Alférez y sargento mayor de flota	Capitán de mar y guerra	
Luis Fernández de Córdoba	12 de marzo de 1620	Caballero entretenido en la Armada de la Guarda	Capitán de mar y guerra	Caballero entretenido en la Armada de la Guarda. Casado con Sebastiana de Monteser. Gobernador y Capitán General de Cartagena. Tío del general de la Carrera de Indias, Jerónimo de Portugal y Córdoba. Hijo del I conde de Villardompardo, virrey del Perú.
Alonso de Anaya	3 de diciembre de 1620	Caballero entretenido de la Armada de la Guarda		
Francisco Gallardo	18 de febrero de 1623	Alférez	Castellano de San Juan de Ulúa	Castellano de San Juan de Ulúa
Francisco Gallardo	1625	Sargento mayor del Tercio de Galeones	Castellano de San Juan de Ulúa	Castellano de San Juan de Ulúa

Pedro Vélaz de Medrano	24 de enero de 1629	Caballero entretenido de la Armada de la Guarda. Alférez		
Juan de Irarraga e Iraeta Oyarate	19 de febrero de 1631	Cabo y capitán del patache de la Margarita y alférez del Tercio	Capitán de mar y guerra	
Diego de Contreras	3 de enero de 1637	Caballero entretenido de la Armada de la Guarda		
Miguel de Sotomayor	7 de abril de 1639	Alférez		
Rodrigo de Contreras y Soria Vera	1640	Caballero entretenido de la Armada de la Guarda		
Diego de Ibarra y Ladrón Pallás	1642	Caballero entretenido de la Armada de la Guarda	Capitán de mar y guerra	Miembro del Consejo de Guerra. Gobernador de Sanlúcar. Nieto de Diego de Ibarra, miembro del Consejo de Estado, su padre fue maestro de campo. Gobernador del presidio de Cádiz y gobernador de Sanlúcar. Almirante general de la Armada del Mar Océano. Gentilhombre entretenido en la Armada de la Guarda.
Marcos del Puerto y Amezqueta	24 y 27 de mayo de 1644	Capitán de mar y guerra	Capitán de mar y guerra	Gobernador de Santa Marta
Juan Domingo de Echeverri	1645	-	-	Sargento mayor del Tercio de Galeones. Autor de una obra naval, Instrucciones de D. Juan de Echeverri conde de Villalcazar, a la Armada y flota de Nueva España: Saludos de Mar. Hijo de Domingo de Echeverri

Bernardo de Tejada	27 de abril de 1646	Capitán	Capitán de mar y guerra	Capitán entretenido en la Armada de la Guarda. Capitán y superintendente de las maestranzas de la Carrera de Indias
Antonio de Alarcón	1649			
Juan Rayado de Herrera				Capitán entretenido en la Armada de la Guarda
Francisco de San Vicente	3 de junio de 1654			
Domingo de Ibarra	7 de febrero de 1656			
Domingo de Ibarra	10 de julio de 1657, 19 de diciembre de 1657			
Francisco Manzano	17 de junio de 1664	Ayudante de sargento mayor del sargento mayor del Tercio, Alférez	Capitán de mar y guerra	Sirvió desde 1645 en las Galeras de España, presidio de Cádiz, Armada del Mar Océano y Carrera de Indias.
Pedro Renier de Legasa	21 de octubre de 1666	Caballero entretenido de la Armada de la Guarda.	Contador de Cuba	Empezó a servir en 1662. Oficial real en La Habana. Caballero de Santiago.
Luis de Lumbreras	16 de octubre de 1671	Ayudante de teniente de maestre de campo general en la Armada del Océano		Empezó a servir sobre 1649: Armada del Mar Océano, presidio de Cádiz y Armada de la Guarda, ayudante de sargento mayor en la Armada de la Guarda. Fue ayudante de teniente de maestre de campo general por nombramiento de don Juan de Austria.
Juan Isidro de Pardiñas y Villar de Francos	16 de abril de 1680	¿Alférez?	Capitán de mar y guerra del patache de la Margarita	Caballero de Santiago. Natural de Cádiz. Gobernador y capitán general de Nueva Vizcaya.

Juan Gonzalo de Castro Aldao y Gago	24 de julio de 1684	¿Alférez?	Capitán de mar y guerra	Natural de Galicia. Caballero de Santiago
Alejandro de Mercado	6 de septiembre de 1684	Caballero entretenido en la Armada de la Guarda		
Antonio de Barrionuevo	12 de julio de 1694	¿Alférez?		

Fuente: elaboración propia a partir de los libros cedularios de armadas de AGI, Indiferente General, 2497; 2498; 2499; 2500; 2501; 2502; 2503; 2504; 2505; 2506; 2507 y 2508.

ANEXO IX

Individuos a los que fue concedido un suplimiento para servir como alféreces en la Carrera de Indias

Alférez	*Años de servicio*	*Dictamen*	*Año*	*Semblanza*
Antonio Gómez Galiano	-3 años	SÍ	1609	Capitán del Tercio de Galeones
Juan Ruíz de Contreras	-	SÍ	1615	Su padre fue corregidor
Silvestre de Montoya	-	-	1615	Tíos militares
Rodrigo de Monsalve y Saavedra	3 años	SÍ	1616	Familia perteneciente a la oligarquía hispalense
Tomás de la Fuente y Montoya	-	SÍ	1616	Llega a capitán de naos de Honduras y capitán del Tercio de Galeones
Juan de Avendaño	3 años	SÍ	1617	Gentilhombre entretenido. Posible conexión con Pedro de Avendaño Villela
Fernando de Lodeña	1 año	SÍ	1618	Ancestros militares e involucrados en el real servicio
Diego de Contreras	3 años	SÍ	1619	Caballero entretenido. Hijo de un teniente de alcaide de la Alhambra de Granada. Llega a sargento mayor del Tercio de Galeones.
Pedro Núñez de Villavicencio	2 años	SÍ	1620	Caballero entretenido. Hijo de presidente de la Audiencia de Charcas y visitador de Nueva Granada
Lorenzo de San Félix	4 años, 6 meses y 25 días	SÍ	1620	

Alonso de Tapia y Vargas	3 años y medio	SÍ	1620	Llega a veedor general de la Armada de la Guarda. Conexión con comerciantes.
Francisco Cortés	5 años, 3 meses y 21 días	SÍ	1621	
Francisco de Dueñas	-	SÍ	1622	
Gabriel de Montalvo	1 año	SÍ (Para Chile)	1622	Antepasados militares
Juan de Cabrera de Córdoba	1 año	-	1622	Antepasados militares
Juan de Gálvez	5 años y 20 días	SÍ	1623	Caballero entretenido
Juan de Zúñiga	5 años	SÍ	1623	
Juan Velázquez de la Cueva	-	SÍ	1623	Un tío sirviente de la reina Margarita de Austria. Otro tío, Alonso Méndez de la Fuente, contador en el Tribunal de Cuentas de la Ciudad de México.
Cristóbal de la Peña Palomeque	-	SÍ	1624	
Fernando de Casaus	-	SÍ	1625	
Juan de Benavides	3 años	SÍ (Armada del Mar del Sur)	1625	
Diego Gómez de Sandoval	-	SÍ	1625	Probable familiar de Jerónimo Gómez de Sandoval
Íñigo de Avendaño	2 años	SÍ	1626	Noble. Sobrino de Juan de Villela, del Consejo de Estado; e hijo de Pedro de Avendaño Villela, prior y cónsul. Caballero de Santiago.
Diego de Figueroa	4 años	SÍ	1626	
Alonso de Llamazares y Barahona	2 años	SÍ	1627	
Dionisio de Ávila y Lugo	4 años -5 días		1630	
Francisco Benítez de la Cruz	4 años 7 meses 12 días	SÍ	1631	Padre e hijo, ambos pilotos
Fernando de Carvajal	1 año	SÍ	1631	Hijo del licenciado Sebastián de Carvajal

Marcos del Puerto	5 años y medio	SÍ	1631	Futuro sargento mayor del Tercio de Galeones y gobernador de Santa Marta
Juan de Campos	7 años	-	1631	Piloto mayor de la Armada del Mar Océano, piloto de navíos y galeones de la armada y flotas de la Carrera, piloto mayor de las flotas de Tierra Firme, "uno de los hombres más capaces de su profesión" y conocedor de las costas de las Indias
Diego Sánchez de Prado	2 años		1632	Llegará a ser capitán del Tercio de Galeones.
Antonio Ruíz de Navarrete	2 viajes	SÍ	1637	
Lorenzo de Salazar y Mendoza	4 años	NO	1637	
Manuel Franco	4 años -20 días	SÍ	1639	
Francisco de Villegas	4 años	SÍ	1640	
Lope de Aragón Ocina	-	SÍ	1640	
Martín de la Riva-Herrera	2 años y 9 meses	SÍ	1640	Hijo del capitán Bartolomé de la Riva Herrera
Diego de Barruelo	4 años	NO	1640	
Mendo de Contreras Torres	5 años	SÍ	1642	Capitán del Tercio de Galeones
Diego Arias de Sotomayor	3 años	SÍ	1647	
Alonso de Campos y Espinosa	4 años y 8 meses	SÍ	1647	Hijo del almirante Juan de Campos. Hermano de Gaspar de Campos. Gobernador y capitán general de Puerto Rico y La Habana, almirante.
Pedro Hurtado de Corcuera	3 años y 9 meses	SÍ	1651	
Lorenzo Maldonado	2 años, 5 meses y 2 días	SÍ	1653	
Juan Carrillo y Caniego	Nada	SÍ	1653	Familiares servidores de la reina Mariana de Austria.
Francisco Manzano	2 años, 4 meses y 8 días	SÍ	1655	
Jacinto de Amezqueta	4 años	SÍ	1656	

Ignacio de Urquieta	2 años	SÍ	1662	
Juan Antonio de Arano	1 año, un mes y 15 días	SÍ	1662	
Alonso Ordóñez	1 año y 2 meses	SÍ	1669	
Rafael de Aguirre	3 años, 4 meses y 5 días	SÍ	1676	Hermano de Antonio de Aguirre
Ignacio Aceñudo de Casadevante	4 años y 1 mes	SÍ	1678	Sobrino de Manuel de Casadevante
Francisco Torrado	4 años	SÍ	1679	
Juan de Pineda	4 años	SÍ	1679	Seguro familiar de Francisco de Pineda y posible portero de la Casa de la Contratación
Francisco Tomás de Andrade	1 año	SÍ	1683	Hijo de Francisco López de Andrade. Posible cargador
Francisco de Vinuesa	3 años y 6 meses	SÍ	1689	
Cristóbal Vélez de Larrea	3 años	SÍ	1691	

FUENTES DOCUMENTALES

ARCHIVO GENERAL DE INDIAS (AGI)

-Indiferente General:

Legajos: 111; 112; 115; 117; 119; 122; 124; 125; 128; 130; 131; 161; 455; 748; 760; 761; 762; 763; 764; 765; 766; 767; 769; 770; 776; 777; 778; 779; 780; 781; 782; 783; 784; 785; 786; 787; 788; 789; 790; 1114; 1116; 1117; 1118; 1119; 1120; 1121; 1122; 1123; 1124; 1125; 1126; 1127; 1128; 1129; 1130; 1131; 1132; 1133; 1134; 1135; 1136; 1137; 1138; 1139; 1140; 1141; 1142; 1144; 1145; 1146; 1148; 1149; 1150; 1151; 1153; 1154; 1156; 1159; 1164; 1166; 1168; 1169; 1170; 1177; 1179; 1180; 1181; 1182; 1184; 1484; 1485; 1486; 1487; 1488; 1489; 1490; 1491; 1492; 1493; 1494; 1495; 1496; 1497; 1867; 1868; 1869; 1870; 1871; 1872; 1873; 1874; 1875; 1877; 1878; 1879; 1953; 2076; 2497, libs. 8, 9, 10; 2498, libs. 11, 12, 13; 2499, libs. 14, 15; 2500, libs. 16, 17; 2501, libs. 18, 19, 20; 2502, libs. 21, 22, 23; 2503, libs. 24, 25, 26; 2504, libs. 27, 28, 29; 2505, libs. 30, 31, 32; 2506, libs. 33, 34, 35; 2507, libs. 36, 37, 38; 2508, libs. 39, 40; 2535; 2567

-Contratación:

Legajos: 180, 53B, 55B; 56A, 260B, 398A, 835, 857, 979, 1251, 3329, 3342, 3345, 3346, 3347, 3348, 3349, 3351, 3380, 3382, 3415, 3416, 3418, 3419, 3420, 3479A, 3490, 3491, 3542, 3544, 3547, 3548, 3572, 3573, 3582, 3583, 3584, 3586, 3764, 4059, 4793, 4794, 4795, 4796, 4797, 4798, 4989B, 5275, 5356, 5389, 5392, 5404, 5414, 5425, 5431, 5432, 5434, 5436, 5439, 5441, 5445, 5446, 5448, 5451, 5452, 5453, 5456, 5457, 5788, 5789, 5790, 5793

Libro: 1

-Consulados:

Legajos: 66

Libros: 493

-Patronato:

Legajos: 293

-Contaduría:

Legajos: 132, 139, 153, 163, 561

-Escribanía de Cámara y Justicia:

Legajos: 1084C, 1156A

-México:

Legajos: 2, 3

-Guadalajara

Legajos: 232

-Santo Domingo:

Legajos: 133, 535, 594

-Panamá:

Legajos: 240

-Quito

Legajos: 1, 213

Legajos

-Lima: 467

-Chile

Legajos: 53

-MyP (Mapas y Planos)

Ingenios: 9

ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS (AGS)

-Guerra Antigua:

Legajos: 283, 729, 737, 739, 741, 742, 743, 810, 813, 815, 816, 888, 889, 892, 895, 896, 993, 995, 1005, 1009, 1074, 1075, 1240,1249, 1250, 1253, 1258, 1261, 1265, 1272, 1274, 1276, 1278, 1284, 1291, 1311, 1443, 1444, 1681, 1697, 1704, 1705, 1706, 1707, 1709, 1710, 1818, 2241, 2323, 2338, 3146, 3148, 3153, 3173, 3205, 3206, 3211, 3213, 3214, 3244, 3252, 3253, 3254, 3279, 3289, 3290, 3331, 3332, 3345, 3349, 3441, 3540, 3588, 3591, 3593

Libros registro del Consejo de Guerra: 205

-Contaduría Mayor de Cuentas, Tercera Época:

Legajos: 681, 792, 976, 1386, 1421, 1872, 1892, 1916, 1933, 1940, 2891, 2893, 2940, 3333

-Varios-Medina Sidonia:

Legajos: 81-1, 81-2, 81-3, 81-4, 278-2

ARCHIVO HISTÓRICO NACIONAL (AHN)

-Consejos:

Legajos: 5240, 8975, 9017, 9046, 9270

-Órdenes Militares:

Expedientes

Santiago: 1790, 4330, 5695, 6232, 6553, 8451, 8848

Alcántara: 753

Calatrava: 415, 1526

Expedientillos: 13611

ARCHIVO HISTÓRICO DE PROTOCOLOS DE MADRID (AHPM)

-Protocolos de Madrid: 6256

ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE SEVILLA (AHPSe)

-Protocolos de Sevilla: 8682, 10235, 10239, 10270, 10271, 18405

ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE CÁDIZ (AHPC)

-Protocolos de Cádiz: 1130, 1575, 2361, 2380, 3104, 3712, 3742, 3744, 4187, 5066

ARCHIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE CÁDIZ (AHMC)

-Cartas de particulares: Caja 64

BIBLIOGRAFÍA

FUENTES PRIMARIAS

Aguiar y Acuña, Rodrigo de; y Montemayor y Córdoba de Cuenca, Juan Francisco, *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.

Concepción, Jerónimo de la, *Emporio de el Orbe, Cádiz ilustrada, Investigación de sus antiguas Grandezas, discurrida en concurso de el general imperio de España*, Ámsterdam, Juan Bus, 1690.

Labat, Jean-Baptiste, *Voyages du P. Labat de l´ordre des ff. Precheurs en Espagne et en Italie. Tome premier*, París, Jean-Baptiste Delespine, 1730.

Solórzano Pereira, Juan de, *Política indiana*, Madrid, Diego Díaz de la Carrera, 1647.

Veitia Linaje, José de, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, Juan Francisco de Blas, 1672.

Ordenanças del Buen Govierno de la Armada del Mar Oceano de 24 de henero de 1633, Barcelona, Francisco Cormellas, 1678.

Recopilación de leyes de los reynos de las Indias, Madrid, Julián de Paredes, 1681.

FUENTES TRANSCRITAS

Barroso, Bernardino, *Teórica, práctica y exemplos*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2004 [1628].

Isaba, Marcos de, *Cuerpo Enfermo de la Milicia Española*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1991 [1594].

Moncada, Guillén Ramón de, *Discurso militar. Propónense algunos inconvenientes de la Milicia de estos tiempos, y su reparo*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2008.

Portugués, Joseph Antonio, *Colección General de las Ordenanzas Militares, sus innovaciones y aditamentos*, Madrid, Antonio Marín, 1764.

Velázquez Gaztelu, Juan Pedro, *Fundaciones de todas las iglesias, conventos y ermitas de la muy noble y muy leal ciudad de Sanlúcar de Barrameda*, Sanlúcar, A.S.E.H.A., 1995 [1758].

Vélez de Guevara, Luis, *El Diablo Cojuelo*, Madrid, Cátedra, 2001 [1641].

VICENTE MAROTO, María Isabel (ed.), *Diálogo entre un vizcayno y un montañés sobre la fábrica de navíos*, Salamanca, Universidad de Salamanca, 1998 [1601].

Actas de las Cortes de Castilla, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1905, vol. 25.

FUENTES SECUNDARIAS

ALCALÁ-ZAMORA y QUEIPO DE LLANO, José, *Historia de una empresa siderúrgica española: los altos hornos de Liérganes y La Cavada, 1622-1834*, Santander, Diputación Provincial de Santander-Consejo Superior de Investigaciones Científicas-Centro de Estudios Montañeses, 1974.

ALFONSO MOLA, Marina y MARTÍNEZ SHAW, Carlos, «Defensa naval de los reinos de Indias», en Hugo O'Donnell y Duque de Estrada (coord.), *Historia militar de España. Edad Moderna I. Ultramar y la marina*, Madrid, Laberinto-Ministerio de Defensa, 2012, pp. 123-143.

ÁLVAREZ GARCÍA, Beatriz y FERRER VALLS, Teresa (eds.), *Cádiz 1625. El ataque angloholandés en las noticias y el teatro*, Madrid, Doce Calles, 2021.

ÁLVAREZ NOGAL, Carlos, *El crédito de la Monarquía Hispánica en el reinado de Felipe IV*, Valladolid, Junta de Castilla y León, 1997.

— «Los maestres de plata durante el reinado de Felipe IV. Nombramientos y beneficios», en Antonio Gutiérrez Escudero y Ana Isabel Martínez Ortega (coords.), *Ciencia económica y política en Hispanoamérica colonial*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2000, pp. 139-160.

AMADORI, Arrigo, *Negociando la obediencia. Gestión y reforma de los virreinatos americanos en tiempos del conde-duque de Olivares (1621-1643)*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas-Universidad de Sevilla-Diputación de Sevilla, 2013.

AMADORI, Arrigo y DÍAZ BLANCO, José Manuel, «El Consejo de Indias durante el reinado de Felipe IV: un organismo clave en el gobierno americano», en José Martínez Millán y Manuel Rodríguez Rivero (coords.), *La Corte de Felipe IV (1621-1665): reconfiguración de la Monarquía Católica*, vol. II, Madrid, Polifemo, 2017, pp. 891-958.

AMOR MARTÍN, Francisco, «La presencia naval neerlandesa en Cádiz en una época de transición (1648-1660)», en *Ciudades y puertos de Andalucía en un Atlántico global, siglos XVI-XVIII*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2022, pp. 219-242.

ANDRÉ, Sylvain, «Las juntas de Indias. Hacienda, guerra, y navegación en el Atlántico (1580-1600)», en José Manuel Díaz Blanco, Juan José Iglesias Rodríguez e Isabel María M.ª Muñoz (coords.), *En torno a la Primera Globalización. Circulaciones y conexiones entre el Atlántico y el Mediterráneo (1492-1824)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2022, pp. 211-228.

ANDÚJAR CASTILLO, Francisco, *Ejército y militares en la Europa moderna*, Madrid, Síntesis, 1999.

—*El sonido del dinero. Monarquía, ejército y venalidad en la España del siglo XVIII*, Madrid, Marcial Pons, 2004.

— «Empresarios de la guerra y asentistas de soldados en el siglo XVII», en Enrique García Hernán y Davide Maffi (eds.), *Guerra y Sociedad en la Monarquía Hispánica. Política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*, vol. II, Madrid, Laberinto-Mapfre-Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2006, pp. 375-394.

— «Milicia y nobleza. Reformulación de una relación a partir del caso granadino (siglos XVII-XVIII)», en Antonio Jiménez Estrella y Francisco Andújar Castillo (eds.), *Los nervios de la guerra. Estudios sociales sobre el ejército de la Monarquía Hispánica (s. XVI-XVIII): nuevas perspectivas*, Granada, Comares, 2007, pp. 251-276.
— «El peso de la guerra. Factores de conflictividad en la Andalucía Barroca», en Miguel Luis López-Guadalupe Muñoz y Juan José Iglesias Rodríguez (coords.), *Realidades conflictivas. Andalucía y América en la España del Barroco*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2012a, pp. 195-210.
— «El impacto de la guerra en la sociedad. Conflictos y resistencias», en Juan Luis Castellano y Miguel Luis López-Guadalupe Muñoz (eds.), *Actas de la XI Reunión Científica de la Fundación española de Historia Moderna*, Granada, Universidad de Granada, 2012b, pp. 179-201.
— «Venalidad y gasto militar: sobre la financiación de la Guerra de los Nueve Años», en Agustín González Enciso (ed.), *Un estado militar: España, 1650-1820*, Madrid, Actas, 2012c, pp. 395-422.
— «Los generales y almirantes de la Carrera de Indias en el último tercio del siglo XVII. Préstamos y venalidad», en Juan José Iglesias Rodríguez y José Jaime García Bernal (coords.), *Andalucía en el mundo atlántico moderno. Agentes y escenarios*, Madrid, Sílex, 2016a, pp. 265-286.
— «Cargos públicos y negocios privados en el tránsito del siglo XVII al XVIII», *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 46-1, 2016b, pp. 45-53.
— «Marinos o mercaderes: sobre los mandos de las armadas de la carrera de Indias en el reinado de Carlos II», en Juan José Iglesias Rodríguez, José Jaime García Bernal y José Manuel Díaz Blanco (eds.), *Andalucía en el mundo atlántico moderno. Ciudades y redes*, Madrid, Sílex, 2018a, pp. 239-261.
— «El mercado de venta de cargos de Indias durante el último cuarto del siglo XVII. Una nueva interpretación», *Magallánica. Revista de Historia Moderna*, 5-9, 2018b, pp. 80-110.
— «Los ingresos no fiscales de la hacienda castellana en las dos últimas décadas del siglo XVII. La vía de Indias», *Espacio, tiempo y forma. Serie IV, Historia Moderna*, 33, 2020, pp. 89-116.
Belloso Martín, Carlos, «El barrio español de Nápoles en el siglo XVI (*I Quartieri Spagnoli)*, en Enrique García Hernán y Davide Maffi (eds.), *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica. Política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*, vol. II, Madrid, Laberinto-Mapfre-Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2006, pp. 179-223.
—*La antemuralla de la Monarquía. Los Tercios españoles en el Reino de Sicilia en el Siglo XVI*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2010.
Bernal, Antonio Miguel, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla, El Monte, 1992.
— «Innovaciones y cambios estructurales, institucionales y de gestión económica en la Carrera de Indias (1580-1598)» en Luis Antonio Ribot García y Ernest Belenguer Cebrià (coords.), *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, vol. IV, Lisboa, Sociedad Estatal Lisboa `98, 1998, pp. 309-333.
— «La Casa de la Contratación de Indias: del monopolio a la negociación mercantil privada (siglo XVI)», en Antonio Acosta Rodríguez, Adolfo González Rodríguez y Enriqueta Vila Vilar (eds.), *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*,

Sevilla, Universidad de Sevilla-Consejo Superior de Investigaciones Científicas-El Monte, 2003, pp. 129-160.

— *España, proyecto inacabado. Costes/beneficios del Imperio*, Madrid, Fundación Carolina, Centro de Estudios Hispánicos e Iberoamericanos-Marcial Pons, 2005.

Bernal, Antonio Miguel y Collantes de Terán Sánchez, Antonio, «El puerto de Sevilla, de puerto fluvial medieval a centro portuario mundial (siglos xiv-xvii)», en *I porti come impresa económica*, Florencia, Le Monnier, 1988, pp. 779-824.

Blanco Núñez, José María, «El combate naval: táctica, buques, mando y organización», en Hugo O´Donnell y Duque de Estrada (coord.), *Historia militar de España. Edad Moderna I. Ultramar y la marina*, Madrid, Laberinto-Ministerio de Defensa, 2012, pp. 315-386.

— «La Real Armada», en Carmen Iglesias (coord.), *Historia militar de España. Edad Moderna III. Los Borbones*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2014, pp. 303-324.

Bravo Caro, Juan Jesús, «Frontera y repoblación: una coyuntura crítica tras la guerra de las Alpujarras», *Chronica nova: Revista de historia moderna de la Universidad de Granada*, 25, 1998, pp. 173-211.

Bradley, Peter T., *Spain and the Defence of Peru, 1579-1700. Royal Reluctance and Colonial Self-Reliance*, Lulu, 2009.

Brandon, Pepijn, «Global power, local connections: The Dutch admiralties and their supply networks», en Richard Harding y Sergio Solbes Ferri (coords.), *The contractor state and its implications, 1659-1815*, Las Palmas de Gran Canaria, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2012, pp. 57-79.

Brewer, John, *The Sinews of Power. War, money and the English state, 1688-1783*, Londres-Nueva York, Routledge, 1989.

Brook, Timothy, *Vermeer´s Hat. The Seventeenth Century and the Dawn of the Global World*, Londres, Profile Books, 2009.

Bruijn, Jaap R., *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Newfoundland, International Maritime Economic History Association, 2011.

Burke, Peter, *La cultura popular en la Edad Moderna*, Madrid, Alianza Editorial, 2009 [1978].

Burkholder, Mark A.; y Chandler, D. S., *De la impotencia a la autoridad. La Corona española y las audiencias en América, 1687-1808*, México, Fondo de Cultura Económica, 1984.

Bustos Rodríguez, Manuel, *Burguesía de negocios y capitalismo en Cádiz: los Colarte (1650-1750)*, Cádiz, Diputación Provincial, 1991.

—*Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad mercantil (1650-1830)*, Madrid, Sílex, 2005.

Caballero Juárez, José Antonio, *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias. Siglos xvi y xvii*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1997.

Capp, Bernard, *Cromwell´s Navy. The Fleet and the English Revolution 1648-1660*, Oxford, Clarendon Press, 1989.

Carrasco González, M.ª Guadalupe, *Los instrumentos del comercio colonial en el Cádiz del siglo xvii (1650-1700)*, Madrid, Banco de España, 1996.

Cartaya Baños, Juan, *"Para ejercitar la maestría de los caballos". La nobleza sevillana y la fundación de la Real Maestranza de Caballería en 1670*, Sevilla, Diputación de Sevilla, 2012a.

— «"No se expresare en los títulos el precio en que compraron": Los fundadores de la Maestranza de Caballería de Sevilla y la venta de títulos nobiliarios durante el reinado de Carlos II», *Historia y Genealogía*, 12, 2012b, pp. 5-35.
— «"Noble es bien aderezado": Los inventarios de bienes de los fundadores de la Real Maestranza de Caballería de Sevilla», *Laboratorio de Arte*, 24-1, 2012c, pp. 315-333.
Céspedes del Castillo, Guillermo, *La avería en el comercio de Indias*, Sevilla, Universidad de Sevilla-Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1945.
— «Brasil y los Reinos de Indias en tiempos de Felipe IV», en José Alcalá-Zamora y Queipo de Llano (coord.), *Felipe IV: el hombre y el reinado*, Madrid, Real Academia de la Historia-Centro de Estudios Europa Hispánica, 2005, pp. 235-252.
Céu Silva, M., «Fuentes renacentistas de las geometrías de Juan Pérez de Moya», *Asclepio: Revista de historia de la medicina y de la ciencia*, 65-2, 2013.
Chaboche, Robert, «Les soldats français de la guerre de Trente Ans, une tentative d´approche», *Revue d´histoire moderne et contemporaine*, 20-1, 1973, pp. 10-24.
Chaunu, Pierre y Chaunu, Huguette, *Séville et l´Atlantique (1504-1650)*, vol. I, París, Armand Colin, 1955-1959.
Cipolla, Carlo Maria, *Cañones y velas en la primera fase de la expansión europea 1400-1700*, Barcelona, Ariel, 1967 [1965].
Collantes de Terán, Antonio, «Los señoríos andaluces. Análisis de su evolución territorial en la Edad Media», *Historia. Instituciones. Documentos*, 6, 1979, pp. 89-112.
Contreras Gay, José, «La comprobación de la población con fines militares en el siglo xvii. Estudio sobre algunos ejemplos de Andalucía», en Antonia Heredia Herrera (coord.), *Fuentes para la historia militar en los archivos españoles*, Sevilla, Deimos, 2000, pp. 481-500.
Cossart, Brice, *Les Artilleurs et la Monarchie hispanique (1560-1610). Guerre, savoirs techniques,* État, París, Classiques Garnier, 2021.
Crespo Solana, Ana, «El patronato de la nación flamenca gaditana en los siglos xvii y xviii: Trasfondo social y económico de una institución piadosa», *Studia historica. Historia moderna*, 24, 2002, pp. 297-309.
—*Mercaderes atlánticos. Redes de comercio flamenco y holandés entre Europa y el Caribe*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 2009.
— «Cádiz y el comercio de las Indias: Un paradigma del transnacionalismo económico y social (siglos xvi-xviii)», *E-Spania: Revue* électronique *d´études hispaniques médiévales*, 25, 2016.
Davies, J. D., *Gentlemen and Tarpaulins. The Officers and Men of the Restoration Navy*, Oxford, Oxford University Press, 1991.
—*Pepys´s navy. Ships, Men & Warfare, 1649-1689*, Londres, Seaforth, 2016.
Dessert, Daniel, *La Royale. Vaisseaux et marins du Roi-Soleil*, París, Fayard, 1996.
Diago Hernando, Máximo, «Diego Ignacio de Córdoba y el papel de Madrid en el mercado crediticio en la Castilla del siglo xvii», *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, 44, 2004, pp. 59-96.
Díaz Blanco, José Manuel, «El comercio de El Puerto de Santa María en la década de 1630: ¿una coyuntura crítica?», *Revista de Historia de El Puerto,* 43, 2009, pp. 69-86.
—*Así trocaste tu gloria. Guerra y comercio colonial en la España del siglo xvii*, Valladolid-Madrid, Instituto Universitario de Historia Simancas-Marcial Pons, 2012.
— «La sombra de Proteo: transformación del Tesoro Americano durante el siglo xvii», *Tiempos modernos. Revista Electrónica de Historia Moderna*, 7-27, 2013.

— «Una armada de galeras para la Carrera de Indias: el Mediterráneo y el comercio colonial en tiempos de Felipe II», *Revista de Indias*, 74-262, 2014a, pp. 661-692.
— «Pensamiento arbitrista y estructuras institucionales en la Carrera de Indias (siglo XVII): entre la desincentivación y la represión», *Anuario de Estudios Americanos*, 71-1, 2014b, pp. 47-77.
— «Un mercader alemán en Andalucía. Enrique Lepin, entre Sevilla y Cádiz (siglos XVII-XVIII)», en Juan José Iglesias Rodríguez, Rafael M. Pérez García y Manuel Francisco Fernández Chaves (coords.), *Comercio y cultura en la Edad Moderna. Actas de la XIII Reunión Científica de la Fundación Española de Historia Moderna*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2015c, pp. 283-298.
— «La construcción de una institución comercial: el Consulado de las Naciones Flamenca y Alemana en la Sevilla Moderna», *Revista de Historia Moderna. Anales de la Universidad de Alicante*, 33, 2015b, pp. 123-145.
— «Sobre las armadas de Indias: la práctica del "beneficio" y la crisis de la avería (1660-1700)», *Gladius: Estudios sobre armas antiguas, armamento, arte militar y vida cultural en Oriente y Occidente*, 35, 2015a, pp. 117-138.
— «Servicio al Rey y progreso social en el siglo XVII. Los oficiales de la avería en la Casa de la Contratación», en Enrique García Hernán y Davide Maffi (coords.), *Estudios sobre guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica: guerra marítima, estrategia, organización y cultura militar (1500-1700)*, Madrid, Albatros, 2017, pp. 471-492.
— «Los mecanismos de control hacendístico en el siglo XVII: ¿Cómo trabajaba la Contaduría del Consejo de Indias?», en Francisco Andújar Castillo y Pilar Ponce Leiva (coords.), *Debates sobre la corrupción en el mundo ibérico, siglos XVI-XVIII*, Alicante, Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2018a, pp. 477-490.
— «La Carrera de Indias (1650-1700): Continuidades, rupturas, replanteamientos», *E-Spania: Revue* électronique *d'études hispaniques médiévales*, 29, 2018b.
— «La transformación de la economía atlántica en el siglo XVII. La desaparición de los compradores de oro y plata en Sevilla», en Manuel F. Fernández Chaves, Rafael M. Pérez García y Béatrice Pérez (dirs.), *Mercaderes y redes mercantiles en la Península ibérica (siglos XV-XVIII)*, Lisboa-Sevilla-París, Cátedra Alberto Benveniste-Universidad de Sevilla-Editions Hispaniques, 2019, pp. 353-369.
— «¿Hubo una "política popular" en la Sevilla del siglo XVII?», en Juan José Iglesias Rodríguez, José Jaime García Bernal e Isabel María Melero Muñoz (coords.), *Ciudades atlánticas del sur de España. La construcción de un mundo nuevo*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2021, pp. 259-282.
— «La política popular en la Sevilla del XVII: El Arte Mayor de la Seda le escribe a Carlos II (1678)», en José Jaime García Bernal, Juan José Iglesias Rodríguez, Isabel María Melero Muñoz (coords.), *Ciudades y puertos de Andalucía en un Atlántico global, siglos XVI-XVIII*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2022, pp. 269-297.
Díaz Blanco, José Manuel y Hernández Rodríguez, Alfonso J., «La negociación asimétrica en la Carrera de Indias, ¿cómo interpretar el octavo de la plata de 1620?», en Guillermina del Valle Pavón (coord.), *Negociación, lágrimas y maldiciones. La fiscalidad extraordinaria en la Monarquía Hispánica, 1620-1814*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora-Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, 2020, pp. 27-74.
— «Las Juntas fuera de la Corte: una perspectiva desde la Sevilla del XVII», *Memoria y civilización: anuario de historia*, 24, 2021a, pp. 23-45.

— «Los indultos de "ropa de Francia" en el siglo XVII: una aproximación estructural», en Michèle Guillemont-Estela, Béatrice Perez, Pauline Renoux-Caron, Cécile Vincent-Cassy, Sarah Voinier (dirs.), *Le règne de Charles II. Grandeurs et misères*, París, Éditions Hispaniques, 2021b, pp. 133-162.
— «La muerte del mercader. Una ventana a los negocios de Indias a fines del siglo XVII», *Revista complutense de historia de América*, 48, 2022, pp. 103-132.
Díaz Rodríguez, Vicente, *La Galeona gaditana ayer y hoy*, Cádiz, Autoridad Portuaria de Cádiz, 2006.
— *Negros y frailes en el Cádiz del siglo XVII*, Salamanca, San Esteban, 2009.
Domínguez Nafría, Juan Carlos, *El Real y Supremo Consejo de Guerra (siglos XVI-XVIII)*, Madrid, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2001.
— «Los veedores en las armadas de la Carrera de Indias», en Feliciano Barrios Pintado (coord.), *El gobierno de un mundo. Virreinatos y audiencias en la América hispánica*, Toledo, Universidad de Castilla La Mancha, 2004, pp. 135-165.
Domínguez Ortiz, Antonio, «Las remesas de metales preciosos de Indias en 1621-1665», *Anuario de Historia Económica y Social*, 2, 1969, pp. 562-585.
— «Comercio y blasones. Concesiones de hábitos de órdenes militares a miembros del Consulado de Sevilla en el siglo XVII», *Anuario de Estudios Americanos*, 33, 1976, pp. 217-256.
— *Política y Hacienda de Felipe IV*, Madrid, Pegaso, 1983.
— «Valoración social de los hábitos de las Órdenes Militares», en Ricardo Izquierdo Benito, Francisco Ruíz Gómez y Jerónimo López-Salazar Pérez (coords.), *Las órdenes militares en la Península ibérica*, vol. II, Toledo, Universidad de Castilla La Mancha, 2000, pp. 1157-1175.
—*Historia de Sevilla. La Sevilla del siglo XVII*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2006 [1986].
— «Los generales y almirantes de la Carrera de Indias en el siglo XVII», en *América y la monarquía española*, Granada, Comares, 2010, pp. 75-89.
Donoso Anes, Rafael, *Una contribución a la historia de la contabilidad. Análisis de las prácticas contables desarrolladas por la tesorería de la Casa de la Contratación de Sevilla (1503-1717)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1996.
Elias, Norbert, «Studies in the Genesis of the Naval Profession», *The British Journal of Sociology*, 1-4, 1950, pp. 291-309.
—*The Genesis of the Naval Profession*, Dublín, University College Dublin Press, 2007.
Espino López, Antonio, *Fronteras de la monarquía. Guerra y decadencia en tiempos de Carlos II*, Lérida, Milenio, 2019a.
—*La frontera marítima de la Monarquía. La marina de Carlos II*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2019b.
Fernández Cano, Víctor, *Las defensas de Cádiz en la Edad Moderna*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1973.
Fernández Castro, Ana Belem, «Juzgar las Indias. La práctica de la jurisdicción de los oidores de la Audiencia de la Casa de la Contratación (1583-1598)», Tesis Doctoral, European University Institute, 2015.
Fernández González, Fernando, *Comerciantes vascos en Sevilla 1650-1700*, Vitoria, Diputación de Sevilla-Gobierno vasco, 2000.
Fernández Izquierdo, Francisco, «Nobleza y Monarquía en el siglo XVII. La concesión de encomiendas de órdenes militares», en Enrique Martínez Ruíz y Magdalena de Pazzis Pi Corrales (dir.), *España y Suecia en la época del Barroco (1600-1660)*, Madrid,

Consejería de Educación y Cultura-Encuentros Históricos España-Suecia, 1998, pp. 521-569.

— «¿Qué era ser caballero de una Orden Militar en los siglos XVI y XVII?», *Torre de los Lujanes. Boletín de la Real Sociedad Económica Matritense de Amigos del País*, 49, 2003, pp. 141-164.

— «Los caballeros cruzados en el ejército de la Monarquía Hispánica durante los siglos XVI y XVII: ¿anhelo o realidad?», *Revista de Historia Moderna. Anales de la Universidad de Alicante*, 22, 2004, pp. 495-543.

— «Las órdenes de caballería hispánicas y su proyección militar en los siglos XVI y XVII. Una aproximación a la orden de Santiago», en Enrique García Hernán y Davide Maffi (eds.), *Guerra y Sociedad en la Monarquía Hispánica. Política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*, vol. II, Madrid, Laberinto-Mapfre-Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2006, pp. 861-883.

Fernández López, Francisco, *La Casa de la Contratación. Una oficina de expedición documental para el gobierno de las Indias (1503-1717)*, Sevilla, El Colegio de Michoacán-Universidad de Sevilla, 2018.

Flynn, Dennis y Giráldez, Arturo (dirs.), *Metals and monies in an emerging global economy*, Aldershot, 1997.

Fortea Pérez, José Ignacio, *Monarquía y Cortes en la Corona de Castilla: las ciudades ante la política fiscal de Felipe* II, Valladolid, Junta de Castilla y León, 1990.

Freeman, David, *A Silver River in a Silver World. Dutch Trade in the* Río de la Plata, 1648-1678, Cambridge, Cambridge University Press, 2020.

García-Baquero González, Antonio, *La Carrera de Indias. Suma de la Contratación y océano de negocios*, Sevilla, Algaida, 1992.

García Fuentes, Lutgardo, «Cien familias sevillanas vinculadas al tráfico indiano (1650-1700)», *Archivo hispalense: Revista histórica, literaria y artística*, 60- 185, 1977, pp. 1-54.

—*El comercio español con América, 1650-1700*, Sevilla, Diputación Provincial de Sevilla-Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1980.

—*Sevilla, los vascos y América (Las exportaciones de hierro y manufacturas metálicas en los siglos XVI, XVII y XVIII)*, Banco Bilbao Vizcaya, 1991.

García García, Bernardo José, «La Guarda del Estrecho durante el reinado de Felipe III», en Eduardo Ripoll Perelló y Manuel F. Ladero Quesada (eds.), *Actas del II Congreso internacional «El Estrecho de Gibraltar»*, Madrid, UNED, 1995, pp. 247-258.

— *La Pax Hispanica. Política exterior del duque de Lerma*, Lovaina, Leuven University Press, 1996.

García Hernán, Enrique, «Capellanes militares en el Mediterráneo del siglo XVI», *Historia 16*, 312, 2002, pp. 15-21.

García Montón, Alejandro, «Trayectorias individuales durante la quiebra del sistema hispano-genovés: Domingo Grillo (1617-1687)», en Manuel Herrero Sánchez, Yasmina Rocío Ben Yessef Garfia, Carlo Bitossi y Dino Puncuh (coords.), *Génova y la Monarquía Hispánica (1528-1713)*, vol. I, Génova, Società Ligure di Storia Patria, 2011, pp. 367-384.

— «The cost of the asiento. Private merchants, royal monopolies, and the making of trans-Atlantic slave trade in the Spanish empire», en Polónia, Amelia y Antunes, Cátia (eds.), *Mechanisms of Global Empire Building*, Oporto, CITCEM, 2017, pp. 11-34.

Garmendia Arruebarrena, José, *Vascos en Cádiz (siglos XVII-XVIII)*, San Sebastián, Dr. Camino de Historia Donostiarra, 1986.

GAUDIN, Guillaume, *El imperio de papel de Juan Díez de la Calle. Pensar y gobernar el Nuevo Mundo en el siglo XVII*, Madrid-Zamora, Fondo de Cultura Económica-Colegio de Michoacán, 2017.

GIL MARTÍNEZ, Francisco, «Los maestres de plata de la Carrera de Indias durante el periodo de Olivares», en Juan José Iglesias Rodríguez y José Jaime García Bernal (coords.), *Andalucía en el mundo atlántico moderno. Agentes y escenarios*, Madrid, Sílex, 2016, pp. 243-264.

— «La venta de cargos de Indias en tiempos de Olivares: el conde de Castrillo», *Anuario de Estudios Americanos*, 74-1, 2017, pp. 97-126.

GIL MUÑOZ, Margarita, *La vida religiosa de los mareantes*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2004.

— *La oficialidad de la Marina en el siglo XVIII. Un estudio sociológico (1700-1758)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2016.

GIMÉNEZ CARRILLO, Domingo Marcos, «El oficio de linajudo. Extorsión en torno a hábitos de órdenes militares en Sevilla en el siglo XVII», *Chronica nova: Revista de historia moderna de la Universidad de Granada*, 37, 2011, pp. 331-348.

GIRARD, Albert, *La rivalidad comercial entre Sevilla y Cádiz hasta finales del siglo XVIII*, Sevilla, Centro de Estudios Andaluces-Renacimiento, 2006a [1932].

—*El comercio francés en Sevilla y Cádiz en tiempos de los Habsburgo. Contribución al estudio del comercio extranjero en la España de los siglos XVI al XVIII*, Sevilla, Centro de Estudios Andaluces-Renacimiento, 2006b [1932].

GLETE, Jan, *Warfare at sea, 1500-1650. Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*, Oxford-Nueva York, Routledge, 2000.

— *War and the State in Early Modern Europe. Spain, the Dutch Republic and Sweden as fiscal-military states, 1500-1660*, Londres-Nueva York, Routledge, 2002.

GONZÁLEZ CRUZ, David, «Las deserciones en las fuerzas armadas españolas y extranjeras durante la Guerra de Sucesión: comportamientos y estrategias», en Agustín González Enciso (ed.), *Un Estado militar: España, 1650-1820*, Madrid, Actas, 2012, pp. 65-89.

GONZÁLEZ DE LEÓN, Fernando, *The Road to Rocroi. Class, Culture and Command in the Spanish Army of Flanders, 1567-1659*, Leiden, Brill, 2009.

GONZÁLEZ ENCISO, Agustín, «Asentistas y fabricantes: el abastecimiento de armas y municiones al Estado en los siglos XVII y XVIII», *Studia histórica. Historia moderna*, 35, 2013, pp. 269-303.

GOODMAN, David, *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona, Península, 2001.

GRUZINSKI, Serge, *Las cuatro partes del mundo. Historia de una mundialización*, México, Fondo de Cultura Económica, 2010.

HAMILTON, Earl J., «Wages and subsistence on Spanish Treasure Ships, 1503-1660», *Journal of Political Economy*, 37-4, 1929, pp. 430-450.

—*El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*, Barcelona, Ariel, 1975 [1934].

HARDING, Richard, «Contractors, Warships of the Royal Navy and Sea Power, 1739-1748», en Sergio Solbes Ferri y Richard Harding (coords.), *The Contractor State and its implications, 1659-1815*, Las Palmas de Gran Canaria, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2012.

HEREDIA HERRERA, Antonia, «Las Ordenanzas del Consulado de Cargadores a Indias», *Archivo hispalense: Revista histórica, literaria y artística*, 173, 1973, pp. 149-183.

— «Las elecciones en el Consulado de cargadores a Indias. Nuevas perspectivas sobre la rivalidad Sevilla-Cádiz», en *Primeras jornadas de Andalucía y América*, vol. I, La Rábida, Diputación Provincial de Huelva-Instituto de Estudios Onubenses, 1981, pp. 167-180.
— «Los dirigentes oficiales del Consulado de Cargadores a Indias», en Bibiano Torres Ramírez y José J. Hernández Palomo (coords.), *Andalucía y América en el siglo XVII*, vol. I, La Rábida, Escuela de Estudios Hispanoamericanos- Universidad Hispanoamericana Santa María de La Rábida, 1985, pp. 217-236.
— «Los escribanos de naos», en Bibiano Torres Ramírez (coord.), *Andalucía, América y el mar*, Sevilla, Diputación de Huelva, 1991, pp. 283-304.
Heredia López, Alfonso Jesús, «Visitar para reformar los oficios de la Armada de la Carrera de Indias (1642-1654)», *Memoria y civilización: anuario de historia*, 22, 2019c, pp. 221-246.
— «Entre venalidad y corrupción: la venta de dos puestos de juez oficial de la Casa de la Contratación en la década de 1630», *Anuario de Estudios Americanos*, 76-2, 2019b, pp. 415-442.
— «Los comerciantes a Indias y la Casa de la Contratación: vínculos y redes (1618-1644)», *Colonial Latin American Review*, 28-4, 2019a, pp. 514-537.
—*El control de la corrupción en la Monarquía Hispánica. La Casa de la Contratación (1642-1660)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2021.
Hernández Rodríguez, Alfonso J., «Tomás de Larraspuru (1582-1632). El microcosmos de un militar de la Carrera de Indias», en Juan José Iglesias Rodríguez e Isabel Melero Muñoz (coords.), *Hacer historia moderna: Líneas actuales y futuras de investigación*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2020, pp. 362-375.
— «El alojamiento de soldados del Tercio de Galeones en Andalucía (1600-1615)», en Juan José Iglesias Rodríguez, José Jaime García Bernal e Isabel María Melero Muñoz (coords.), *Ciudades atlánticas del sur de España. La construcción de un mundo nuevo*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2021a, pp. 209-224.
— «Entre Andalucía y Tierra Firme. Una aproximación al soldado de la Carrera de Indias (1600-1629)», en Cristina Borreguero Beltrán, Óscar Raúl Melgosa Oter, Ángela Pereda López, Asunción Retortillo Atienza (coords.), *A la sombra de las catedrales: cultura, poder y guerra en la Edad Moderna*, Burgos, Universidad de Burgos, 2021b, pp. 2041-2056.
— «Los mimbres de la prestancia. Guillermo Clarebout, un hombre de negocios flamenco en la Sevilla de fines del XVII», en José Jaime García Bernal, Juan José Iglesias Rodríguez, Isabel María Melero Muñoz (coords.), *Ciudades y puertos de Andalucía en un Atlántico global, siglos XVI-XVIII*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2022, pp. 351-374.
— «Contractor State, Carrera de Indias y militares-empresarios en la segunda mitad del siglo XVII», *Anuario de Estudios Americanos*, 80-1, 2023b, pp. 141-174.
— «Entre la Carrera de Indias y la Capitanía General de las Costas de Andalucía. El presidio de Cádiz (1596-1635)», *Tiempos modernos. Revista Electrónica de Historia Moderna*, 13-47, 2023a, pp. 19-38.
—«¿Soldados o mercaderes? Comercio, fraude y administración de los infantes alistados en las armadas y flotas de la Carrera de Indias del siglo XVII», *Magallánica: revista de historia moderna*, 10-20, 2024, pp. 32-61.
Herrera García, Antonio, *El estado de Olivares: origen, formación y desarrollo con los tres primeros condes (1535-1645)*, Sevilla, Diputación Provincial de Sevilla, 1990.

HERRERO SÁNCHEZ, Manuel, «La explotación de las salinas de Punta de Araya. Un factor conflictivo en el proceso de acercamiento hispano-neerlandés (1648-1677)», *Cuadernos de Historia Moderna*, 14, 1993, pp. 173-196.

—*El acercamiento hispano-neerlandés (1648-1678)*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2000.

— «Hegemonía y mercados. El impacto de la guerra económica en la posición internacional de la Monarquía Hispánica», en María Luz González Mezquita (coord.), *Estudios de Historia moderna: contextos, teorías y prácticas historiográficas*, Mar del Plata, Universidad Nacional de Mar del Plata, 2007, pp. 13-32.

HIERRO ANIBARRO, Santiago, «El asiento de avería y el origen de la compañía privilegiada en España», *Revista de Historia Económica*, 23-1, 2005, pp. 181-212.

IGLESIAS RODRÍGUEZ, Juan José, *Una ciudad mercantil en el siglo XVIII. El Puerto de Santa María*, Sevilla, Muñoz Moya y Montraveta, 1991.

____ «Notas sobre el alistamiento de 1588 en la tierra de Sevilla», en Esther Cruces Blanco (coord.), *La organización militar en los siglos XV y XVI*, Málaga, Cátedra "General Castaños", 1993, pp. 253-258.

____ «La fundación de Puerto Real en el contexto de la política atlántica de los Reyes Católicos (1483-1496)», en Eliseo Serrano Martín y Jesús Gascón Pérez (coords.), *Poder, sociedad, religión y tolerancia en el mundo hispánico: de Fernando el Católico al siglo XVIII*, vol. II, Zaragoza, Diputación de Zaragoza-Institución "Fernando el Católico", 2018b, pp. 377-394.

____ «Ciudades y puertos atlánticos de Andalucía: Una jerarquía cambiante», en Juan José Iglesias Rodríguez, José Jaime García Bernal y José Manuel Díaz Blanco (eds.), *Andalucía en el mundo atlántico moderno. Ciudades y redes*, Madrid, Sílex, 2018a, pp. 55-98.

____ «La disputa por la desviación del río Guadalete y sus efectos en el comercio atlántico», *Studia historica. Historia moderna*, 42-1, 2020, pp. 93-124.

____ «El río San Pedro, vía fluvial de exportación de los productos agrícolas jerezanos», *Matagorda: Revista de estudios puertorrealeños*, 3, 2021, pp. 159-187.

IRIGOIN, Alejandra y GRAFE, Regina, «Bargaining for Absolutism: A Spanish Path to Nation-State and Empire Building», *Hispanic American Historical Review*, 88- 2, 2007, pp. 4-46.

ISRAEL, Jonathan I., *La República holandesa y el mundo hispánico, 1606-1661*, Madrid, Nerea, 1997.

JIMÉNEZ ESTRELLA, Antonio, «La otra violencia: Presencia militar, tensión y conflictos con la población civil en Castilla (siglo XVI)», en Julián José Lozano Navarro y Juan Luis Castellano (coords.), *Violencia y conflictividad en el universo barroco*, Granada, Comares, 2010, pp. 95-117.

— «El reclutamiento en la primera mitad del siglo XVII y sus posibilidades venales», en Francisco Andújar Castillo y María del Mar Felices de la Fuente (coords.), *El poder del dinero. Ventas de cargos y honores en el Antiguo Régimen*, Madrid, Biblioteca Nueva, 2011, pp. 169-190.

— «Los nuevos bellatores de Su Majestad. Reflexiones en torno al servicio militar al rey en los siglos XVI y XVII», en Alicia Esteban Estríngana (coord.), *Servir al rey en la Monarquía de los Austrias. Medios, fines y logros del servicio al soberano en los siglos XVI y XVII*, Madrid, Sílex, 2012a, pp. 387-413.

— «Conflictividad y violencia en la tropa del reino de Granada en el siglo XVI: nuevas propuestas de análisis», en Miguel Luis López-Guadalupe Muñoz y Juan José Iglesias

Rodríguez (coords.), *Realidades conflictivas. Andalucía y América en la España del Barroco*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2012b, pp. 211-228.

— «" Porque es preciso que aya caballería": El plan de los duques de Medina Sidonia para la movilización de una fuerza permanente de jinetes en Andalucía (1634-1640)», *Chronica nova: Revista de historia moderna de la Universidad de Granada*, 40, 2014, pp. 25-52.

—«Defensa y administración militar del reino de Granada en época de Felipe III. Permanencias y cambios en una frontera mediterránea», *Ohm: Obradoiro de historia moderna*, 30, 2021, pp. 37-69.

Jiménez Moreno, Agustín, «Honores a cambio de soldados, la concesión de hábitos de las órdenes militares en una coyuntura crítica: la Junta de Hábitos (1635-1642)», en Enrique Soria Mesa, Juan Jesús Bravo Caro y José Miguel Delgado Barrado (coords.), *Las élites en la época moderna: la monarquía española*, vol. III, Córdoba, Universidad de Córdoba, 2009, pp. 155-172.

— «La retribución de los servicios militares en la Monarquía española. ¿Un problema irresoluble?», *Revista de historia militar*, 115, 2014, pp. 55-89.

— «La administración real y la movilización de los recursos de la monarquía: la Junta de Coroneles (1635-1641)», *Memoria y civilización*, 24, 2021, pp. 47-85.

Lamikiz, Xabier, «Fiscalidad y fraude en la reactivación de la Carrera de Indias, 1660-1700», en Lanza García, Ramón (coord.), *Dinero del rey. Finanzas y cambio fiscal en la Monarquía Hispánica, siglos XVI-XVII*, Granada, Comares, 2023, pp. 213-248.

Lang, Mervyn Francis, *Las flotas de Nueva España (1630-1710). Despacho, azogue, comercio*, Sevilla-Bogotá, Muñoz Moya, 1998.

Llorente Arribas, Elena, «La élite vizcaína en el Imperio y el Atlántico. Movilidad social y modelos de carreras durante el siglo XVII», en Pablo Ortega del Cerro y Antonio Irigoyen López (eds.), *Profesiones, ciclos vitales y trayectorias familiares entre la continuidad y la transformación (siglos XVII-XX)*, Murcia, Universidad de Murcia, 2019, pp. 13-25.

— *La Casa y el Imperio. Globalización y hegemonía local de la oligarquía vizcaína altomoderna*, Vitoria, Universidad del País Vasco, 2021.

Lo Basso, Luca, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Milán, Selene, 2003.

Lobato Franco, Isabel, «El negocio de Indias y la quiebra mercantil en el siglo XVII. La quiebra de Juan Ochoa de Iurretauría, comprador de oro y plata», en Carlos Martínez Shaw y José María Oliva Melgar (eds.), *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*, Madrid, Marcial Pons, 2005, pp. 203-222.

López Martín, Iñaki, «La Batalla de Gibraltar y sus efectos sobre la Tregua de los Doce Años en el Mediterráneo», en Bernardo García García, Manuel Herrero Sánchez y Alain Hugon (eds.), *El arte de la prudencia. La Tregua de los Doce Años y la Europa de los pacificadores*, Madrid, Fundación Carlos de Amberes, 2012, pp. 201-230.

Maffi, Davide, *En defensa del Imperio. Los ejércitos de Felipe IV y la guerra por la hegemonía europea (1635-1659)*, Madrid, Actas, 2014.

Malet, Antoni y Céu Silva, M., «A "Arte de Marear" (1564) de Juan Pérez de Moya: uma transcriçao anotada», *Llull: Revista de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias y de las Técnicas*, 35-76, 2012, pp. 427-473.

Malcom, Alistair, *El valimiento y el gobierno de la Monarquía Hispánica (1640-1665)*, Madrid, Marcial Pons-Centro de Estudios Europa Hispánica, 2019.

Marchena Fernández, Juan, «Las levas de soldados a Indias en la Baja Andalucía. Siglo xvii», en Bibiano Torres Ramírez y José J. Hernández Palomo (coords.), *Andalucía y América en el siglo xvii*, vol. I, La Rábida, Escuela de Estudios Hispanoamericanos-Universidad Hispanoamericana Santa María de La Rábida, 1985, pp. 93-118.

Marcos Martín, Alberto, «¿Fue la fiscalidad regia un factor de crisis en la Castilla del siglo xvii?», en Geoffrey Parker (coord.), *La crisis de la Monarquía de Felipe IV*, Barcelona, Crítica, 2006, pp. 173-253.

Marechaux, Benoît, «Business organization in the Mediterranean Sea: Genoese galley entrepreneurs in the service of the Spanish Empire (late sixteenth and early seventeenth centuries», *Business History*, 2020.

Marichal, Carlos, «El peso de plata hispanoamericano como moneda universal del Antiguo Régimen», en Carlos Marichal, Steven Topik y Zephyr Frank (coords.), *De la plata a la cocaína. Cinco siglos de historia económica de América Latina, 1500-2000*, México, El Colegio de México-Fondo de Cultura Económica, 2017, pp. 37-75.

Martin, Colin y Parker, Geoffrey, *La Gran Armada. La mayor flota jamás vista desde la creación del mundo*, Barcelona, Planeta, 2011 [1988].

Martínez Ruíz, Enrique, «Legislación y fuero militar», en Enrique García Hernán y Davide Maffi (eds.), *Guerra y Sociedad en la Monarquía Hispánica. Política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*, vol. II, Madrid, Laberinto-Mapfre-Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2006, pp. 11-32.

—*Los Soldados del Rey. Los ejércitos de la Monarquía Hispánica (1480-1700)*, Madrid, Actas, 2008.

Martínez Ruíz, Enrique; y Pazzis Pi Corrales, Magdalena, *Las Guardas de Castilla (Primer ejército permanente español)*, Madrid, Sílex, 2012.

Mathieu, Jacques, *La Nouvelle-France. Les français en Amérique du Nord, xvie-xviiie siècle*, Quebec, Presses Université Laval, 2001.

Mazín, Óscar, «Arquetipo de actuación y trayectorias cortesanas. Los condes de Castrillo», *Tiempos modernos. Revista Electrónica de Historia Moderna*, 11-43, 2021, pp. 78-89.

Mcaleer, John; y Petley, Christer (ed.), *The Royal Navy and the British Atlantic World, c. 1750-1820*, Londres, Palgrave, 2016.

Meehan Hermanson, Patricia, «Criterios y procedimientos para la elección de navíos insignia: el caso de Nuestra Señora del Juncal, capitana de la flota de Nueva España de 1630», en Flor Trejo Rivera (coord.), *La flota de Nueva España 1630-1631. Vicisitudes y naufragios*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2003, pp. 79-112.

Morineau, Michel, *Incroyables gazettes et fabuleux métaux. Les retours et trésors américans d´aprés les gazettes hollandaises (xvi-xviii siècles)*, Londres-París, Cambridge University-Maison des Sciences de l´Homme, 1985.

Navarro Sáinz, José María, «La subordinación política de la tierra de Sevilla al concejo hispalense en el reinado de Isabel I», *Historia. Instituciones. Documentos*, 38, 2011, pp. 325-360.

Núñez Roldán, Francisco, *La Real Maestranza de Caballería de Sevilla (1670-1990)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2007.

O'Donnell y Duque de Estrada, Hugo, «Función militar en las flotas de Indias», en Hugo O´Donnell y Duque de Estrada (coord.), *Historia Militar de España. Edad Moderna I. Ultramar y la marina*, Madrid, Laberinto-Ministerio de Defensa, 2012, pp. 81-123.

Odriozola Oyarbide, Lourdes, «La industria naval Guipuzcoana y la producción de navíos para el Rey (1650-1799)», *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, 50-1, 1994, pp. 3-41.

—*Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo*, San Sebastián, Diputación Foral de Guipúzcoa, 1996.

— «La construcción naval en Gipuzkoa. Siglos XVI-XVIII», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 2, 1998, pp. 93-146.

Oliva Melgar, José María, La metrópoli sin territorio. ¿Crisis del comercio de Indias en el siglo XVII o pérdida del control del monopolio?», en Carlos Martínez Shaw y José María Oliva Melgar (eds.), *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*, Madrid, Marcial Pons, 2005, pp. 19-73.

Ortega del Cerro, Pablo, *El devenir de la élite naval. Experiencias de los oficiales de la armada en tiempos de cambio. Inicios del XVIII-finales del XIX*, Madrid, Sílex, 2018.

Paddu, Raffaele, *El soldado gentilhombre. Autorretrato de una sociedad guerrera: la España del siglo XVI*, Barcelona, Argos Vergara, 1984.

Pajuelo Moreno, Vicente, «Naufragio y rescate de la flota y armada del marqués del Vado del Maestre, 1691», *Anuario de Estudios Americanos,* 76-1, 2019, pp. 155-175.

—*La Armada de la Guarda. Defensa y naufragio en la Carrera de Indias*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas-Universidad de Sevilla-Diputación de Sevilla, 2021.

Parker, Geoffrey, *El ejército de Flandes y el camino español. La logística de la victoria y derrota de España en las guerras de los Países Bajos*, Madrid, Alianza, 2003 [1972].

— «Mutiny and Discontent in the Spanish Army of Flanders 1572-1607», *Past & Present*, 58, 1973, pp. 38-52.

—*La révolution militaire. La guerre et l´essor de l´Occident 1500-1800*, París, Gallimard, 1993 [1983].

— «El desarrollo de la crisis», en Geoffrey Parker (coord.), *La crisis de la Monarquía de Felipe IV*, Barcelona, Crítica, 2006, pp. 19-169.

Parrott, David, *The Business of War. Military Enterprise and Military Revolution in Early Modern Europe*, Cambridge, Cambridge University Press, 2012.

— «¿Revolución militar o devolución militar? Cambio y continuidad en la Edad Moderna militar», *Studia historica. Historia moderna*, 35, 2013, pp. 33-59.

Pazzis Pi Corrales, Magdalena de, «Los tercios en el mar», *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos*, 5, 2006, pp. 101-134.

Pérez-Mallaína Bueno, Pablo Emilio, *Política Naval Española en el Atlántico 1700-1715*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1982.

— «Don Cristóbal de Eraso; un ecijano al mando de las armadas de Indias en el siglo XVI», en Écija y el Nuevo Mundo. Actas del VI Congreso de Historia, Écija-Sevilla, Ayuntamiento de Écija, Diputación Provincial de Sevilla, 2002, pp. 69-82.

— «Generales y Almirantes de la Carrera de Indias. Una investigación pendiente», *Chronica Nova. Revista de historia moderna de la Universidad de Granada*, 33, 2007, pp. 285-332.

— «El general de la Carrera de Indias Alonso de Chaves Galindo (1573-1608). Una aproximación biográfica», en León Carlos Álvarez Santaló (coord.), *Estudios de historia moderna en homenaje al profesor Antonio García-Baquero*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2009a, pp. 159-172.

— «Servir al rey o a la familia: el proceso contra el general de la Carrera de Indias don Cristóbal de Eraso», en *Sucesos curiosos en la Andalucía del Antiguo Régimen*, vol. II, Sevilla, Junta de Andalucía, 2009b, pp. 299-318.
— «Juan Gutiérrez Garibay: Vida y hacienda de un general de la Carrera de Indias en la segunda mitad del siglo XVI», *Revista de Indias*, 70-249, 2010, pp. 319-344.
— *Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII: el hombre frente al mar*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2015.
— «El patrimonio de Tomás de Larraspuru: el más afortunado general de la Carrera de Indias (1582-1632)», *Boletín de la Real Academia de la Historia*, 219-2, 2022, pp. 251-286.
Pérez-Mallaína Bueno, Pablo Emilio y Torres Ramírez, Bibiano, *La armada del Mar del Sur*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1987.
Ponce Leiva, Pilar, *Certezas ante la incertidumbre. Élite y Cabildo de Quito en el siglo XVII*, Quito, Editorial Abya-Yala, 1998.
Ponsot, Pierre, «Systèmes de transports et développement en Andalousie occidentale, XVI-XIX siècle», *Annales. Economies, sociétés, civilisations*, 6, 1976, pp. 1195-1212.
—*Atlas de Historia Económica de la Baja Andalucía (siglos XVI-XIX)*, Madrid, Editoriales Andaluzas Unidas, 1986.
Postigo Castellanos, Elena, *Honor y privilegio en la Corona de Castilla. El Consejo de las Órdenes y los Caballeros de Hábito en el siglo XVII*, Valladolid, Junta de Castilla y León, 1988.
Quatrefages, René, *La revolución militar moderna. El crisol español*, Madrid, Ministerio de Defensa, 1996.
—*Los Tercios*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2015 [1979].
Ragon, Pierre, *Pouvoir et corruption aux Indes espagnoles. Le gouvernement du comte de Baños, vice-roi du Mexique*, París, Belin, 2016.
Rahn Phillips, Carla, *Seis galeones para el Rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII*, Madrid, Alianza, 1991.
— *El Tesoro del San José. Muerte en el mar durante la Guerra de Sucesión española*, Madrid, Marcial Pons, 2010.
Recio Morales, Óscar, «¿Quién protege a los soldados? Representación colectiva y práctica de la protección en los ejércitos españoles de la Edad Moderna», *Gladius: Estudios sobre armas antiguas, armamento, arte militar y vida cultural en Oriente y Occidente*, 41, 2021, pp. 177-192.
Reichert, Rafal, *Sobre las olas de un mar plateado. La política defensiva española y el financiamiento militar novohispano en la región del Gran Caribe, 1598-1700*, México-Mérida, Universidad Nacional Autónoma de México-Centro Peninsular en Humanidades y Ciencias Sociales, 2013.
Roberts, Michael, «The Military Revolution, 1560-1660», en Clifford J. Rogers (ed.), *The Military Revolution Debate. Readings on the Military Transformation of Early Modern Europe*, Nueva York-Londres, Routledge, 2018 [1995].
Rodger, N. A. M., *The Safeguard of the Sea. A Naval History of Britain, 660-1649*, Londres, Penguin Books-National Maritime Museum, 2004a.
—*The Command of the Ocean. A Naval History of Britain 1649-1815*, Londres, Penguin Books, 2004b.
Rodríguez Hernández, Antonio José, «Los servicios de la nobleza y el reclutamiento señorial en Andalucía durante la segunda mitad del siglo XVII», en Francisco Andújar

Castillo y Julián Pablo Díaz López (coords.), *Los señoríos en la Andalucía Moderna. El marquesado de los Vélez*, Almería, Instituto de Estudios Almerienses, 2007, pp. 639-645.

— «Patentes por soldados. Reclutamiento y venalidad en el ejército durante la segunda mitad del siglo XVII», *Chronica nova: Revista de historia moderna de la Universidad de Granada*, 33, 2007, pp. 37-56.

— «La creación de Títulos de Castilla durante los reinados de Felipe IV y Carlos II: concesiones y ritmos», en Julián Pablo Díez López, Francisco Andújar Castillo y Ángel Sánchez Galán (coords.), *Casas, familias y rentas. La nobleza del Reino de Granada entre los siglos XV y XVIII*, Granada, Universidad de Granada, 2010, pp. 167-190.

—*Los Tambores de Marte. El Reclutamiento en Castilla durante la segunda mitad del siglo XVII (1648-1710)*, Valladolid, Castilla Ediciones-Universidad de Valladolid, 2011.

— «Servir al rey con hombres. Recompensas concedidas a élites y representantes del rey por su colaboración en el reclutamiento (1630-1700)», en Alicia Esteban Estríngana (coord.), *Servir al rey en la Monarquía de los Austrias. Medios, fines y logros del servicio al soberano en los siglos XVI y XVII*, Madrid, Sílex, 2012b, pp. 415-443.

— «Los primeros ejércitos peninsulares y su influencia en la formación del Estado Moderno durante el siglo XVII», en Agustín González Enciso (coord.), *Un Estado militar. España, 1650-1820*, Madrid, Actas, 2012a, pp. 19-64.

— «Los hombres y la guerra. El reclutamiento», en Luis Ribot (coord.), *Historia militar de España. Edad Moderna II. Escenario europeo*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2013b, pp. 187-222.

— «Asientos y asentistas militares en el siglo XVII: el ejemplo del pan y la pólvora», *Studia histórica. Historia moderna*, 35, 2013a, pp. 61-98.

— «Alojamientos militares y conflictos sociales en la Baja Andalucía durante el siglo XVII», *Haíresis. Revista de investigación histórica*, 1, 2013c, pp. 208-236.

—*Breve historia de los tercios de Flandes*, Madrid, Nowtilus, 2015.

— «El primer modelo de reclutamiento forzoso en España durante la Edad Moderna. Las levas para los Presidios (1634-1642)», *Millars: Espai i historia*, 43-2, 2017, pp. 151-167.

Rodríguez Hernández, Antonio José y Díaz Ordóñez, Manuel, «El reclutamiento militar en España a comienzos del siglo XVII (1600-1625). Problemas y soluciones», *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 50-2, 2020, pp. 263-286.

Rosenmüller, Christoph, «"Torpes y abominables pactos": la política del beneficio de las alcaldías mayores novohispanas a fines del siglo XVII y comienzos del siglo XVIII», en Pilar Ponce Leiva y Francisco Andújar Castillo (eds.), *Mérito, venalidad y corrupción en España y América: siglos XVII y XVIII*, Valencia, Albatros, 2016, pp. 173-192.

Rubio Mañé, J. Ignacio, *El virreinato. Orígenes y jurisdicciones, y dinámica social de los virreyes*, vol. I, México, Instituto de Investigaciones Históricas-Universidad Nacional Autónoma de México-Fondo de Cultura Económica, 2005 [1955].

Ruíz Ibáñez, José Javier, *Las dos caras de Jano. Monarquía, ciudad e individuo: Murcia (1588-1648)*, Murcia, Universidad de Murcia, 1996.

Saavedra Vázquez, María del Carmen, «Algunos rasgos del comportamiento religioso de los militares españoles en época austríaca: el ejemplo de La Coruña», *Espacio, tiempo y forma. Serie IV, Historia Moderna*, 7, 1994, pp. 281-286.

— «Los militares de los presidios gallegos en la primera mitad del siglo XVII», *Studia histórica. Historia moderna*, 25, 2003, pp. 27-57.

— «Los militares de los presidios gallegos según la documentación testamentaria: realidad social y comportamiento religioso (1600-1640)», en Enrique García Hernán y Davide Maffi (eds.), *Guerra y Sociedad en la Monarquía Hispánica. Política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*, vol. II, Madrid, Laberinto-Mapfre-Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2006, pp. 225-253.
— «Política naval y guerra marítima en la España del Antiguo Régimen», en Isidro Dubert García, Hortensio Sobrado Correa, Ofelia Rey Castelao, Domingo L. González Lopo, Manuel García Hurtado, Enrique Martínez Rodríguez (coords.), *El mar en los siglos modernos*, vol. II, Santiago, Xunta de Galicia, 2009, pp. 17-51.
— «La vida del soldado», en Luis Ribot (coord.), *Historia militar de España. Edad Moderna II. Escenario europeo*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2013, pp. 373-400.
Sagarra, Adelaida y Rupérez, Nieves, «La deserción en la Marina española del siglo xviii», *Revista de historia naval*, 9-35, 1991, pp. 63-76.
Salas Almela, Luis, «Las espadas del rey. Nobleza y defensa territorial en Castilla en el siglo xvii», *Campo de Calatrava: revista de Estudios de Puertollano y comarca*, 3, 2001, pp. 197-212.
—*Colaboración y conflicto. La Capitanía General del Mar Océano y Costas de Andalucía, 1588-1660*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 2002.
— «Vasallos de su rey: legitimación social y discursos de poder nobiliario de la casa de Medina Sidonia», en Francisco Guillamón Álvarez, Domingo Centenero de Arce y Julio D. Muñoz Rodríguez (coords.), *Entre Clío y Casandra. Poder y sociedad en la Monarquía Hispánica durante la Edad Moderna*, Murcia, Universidad de Murcia, 2005, pp. 95-118.
— «La agencia en Madrid del VIII duque de Medina Sidonia, 1615-1636», *Hispania. Revista española de historia*, 66-224, 2006, pp. 909-958.
— «Nobleza y fiscalidad en la Ruta de las Indias: el emporio señorial de Sanlúcar de Barrameda (1576-1641)», *Anuario de Estudios Americanos*, 64-2, 2007, pp. 13-59.
—*Medina Sidonia. El poder de la aristocracia, 1580-1670*, Madrid, Centro de Estudios Andaluces-Marcial Pons, 2008.
— «Un cargo para el duque de Medina Sidonia. Portugal, el Estrecho de Gibraltar y el comercio indiano (1578-1584)», *Revista de Indias*, 69-247, 2009, pp. 11-38.
— «Un puerto de invierno para la Armada del Mar Océano: la perspectiva señorial de los duques de Medina Sidonia (1600-1640)», *Huelva en su historia*, 13, 2010, pp. 135-148.
— «Fundaciones conventuales en Sanlúcar de Barrameda: una imagen de poder señorial en el camino de los eclesiásticos a Indias (1492-1641)», *Historia y Genealogía*, 1, 2011, pp. 189-204.
— *The Conspiracy of the IX Duke of Medina Sidonia (1641). An Aristocrat in the Crisis of the Spanish Empire*, Boston-Leiden, Brill, 2013.
— «Las paradojas financieras del abastecimiento de Larache y Mamora: presidios, logística militar y aristocracia, 1611-1635», *Ohm: Obradoiro de historia moderna*, 30, 2021a, pp. 219-247.
— «"Traer moros" por segunda vez: de la defensa de Andalucía a la conjura de Medina Sidonia (1578-1641)», *Estudis: Revista de historia moderna*, 47, 2021b, pp. 77-101.
Sánchez Belén, Juan A., «El comercio holandés en la bahía de Cádiz en 1684», en Carlos Martínez Shaw y José María Oliva Melgar (eds.), *El sistema atlántico español (siglos xvii-xix)*, Madrid, Marcial Pons, 2005, pp. 163-201.

Sánchez Ramos, Valeriano, «Repoblación y defensa en el reino de Granada: campesinos-soldados y soldados-campesinos», *Chronica nova: Revista de historia moderna de la Universidad de Granada*, 22, 1995, pp. 357-388.

San Martín de Artiñano, Francisco Javier, *La defensa militar de la Carrera de Indias. La infantería de armada y el Tercio de Galeones (1521-1717)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2015.

Sánchez Martínez, Antonio, «Los artífices del "Plus Ultra": pilotos, cartógrafos y cosmógrafos en la Casa de la Contratación de Sevilla durante el siglo xvi», *Hispania. Revista española de historia*, 70-236, 2010a, pp. 607-632.

— «Los métodos pedagógicos de la Corona para disciplinar la experiencia de los navegantes en el siglo xvi», *Anuario de Estudios Americanos*, 67-1, 2010b, pp. 133-156.

Sancho De Sopranis, Hipólito, *El patronato de Nuestra Señora del Rosario sobre la flota de Nueva España*, Jerez de la Frontera, Sociedad de Estudios Históricos Jerezanos, 1939.

Sanz Ayán, Carmen, «Negociadores y capitales holandeses en los sistemas de abastecimientos de pertrechos navales de la Monarquía Hispánica durante el siglo xvii», *Hispania. Revista española de historia*, 52-182, 1992, pp. 915-945.

Sanz Tapia, Ángel, ¿Corrupción o necesidad? La venta de cargos de gobierno americanos bajo Carlos II (1674-1700), Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2009.

Schäfer, Ernesto, *El Consejo Real y Supremo de las Indias. Historia y organización del Consejo y de la Casa de Contratación de las Indias*, vol. I, Madrid, Junta de Castilla y León-Marcial Pons, 2003 [1935-1937].

—*El Consejo Real y Supremo de las Indias. La labor del Consejo de Indias en la administración colonial*, vol. II, Madrid, Junta de Castilla y León-Marcial Pons, 2003 [1935-1937].

Serrano Mangas, Fernando, *Los galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1985.

— *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*, Madrid, Banco de España, 1989.

—*Naufragios y rescates en el tráfico indiano durante el siglo xvii*, Lima, Seglusa-Marina de Guerra del Perú, 1991.

— *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*, Madrid, Mapfre, 1992.

— «Una historia por hacer: Generales y Almirantes vascos en la Carrera de Indias», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 5, 2006, pp. 187-192.

— *Los tres credos de don Andrés de Aristizábal. Ensayo sobre los enigmas de los naufragios de la Capitana y Almiranta de la Flota de Nueva España de 1631*, Xalapa, Universidad Veracruzana, 2012.

Solbes Ferri, Sergio y Harding, Richard, *The Contractor State and its implications, 1659-1815*, Las Palmas de Gran Canaria, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2012.

Storrs, Christopher, *La resistencia de la Monarquía Hispánica, 1665-1700*, Madrid, Actas, 2013 [2006].

Stradling, R. A., *The Armada of Flanders. Spanish Maritime Policy and European War, 1568-1668*, Cambridge, Cambridge University Press, 1992.

Tallett, Frank, *War and Society in Early-Modern Europe, 1495-1715*, Londres-Nueva York, Routledge, 1992.

Teijeiro de la Rosa, Juan Miguel, *Cargadores de Indias y marinos. Los la Rosa*, Cádiz, Quorum, 2005.

Tepaske, John J., *A New World of Gold and Silver*, Boston, Brill, 2010.

THOMPSON, I. A. A., «The Appointment of the Duke of Medina Sidonia to the Command of the Spanish Armada», *The Historical Journal*, 12-2, 1969, pp. 197-216.

—*Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*, Barcelona, Crítica, 1981 [1976].

— «El soldado del Imperio. Una aproximación al perfil del recluta español en el Siglo de Oro», *Manuscrits. Revista d´història moderna*, 21, 2003, pp. 17-38.

— «Gibraltar et la défense du detroit au debut du XVII siècle», en J. P. Poussou, R. Baurry, M. C. Vignal-Souleyrou (eds.), *Monarchies, noblesses et diplomaties européennes, Mélanges en l´honneur de Jean-François Labourdette*, París, PU-Paris-Sorbonne, 2005, pp. 233-256.

— «Consideraciones sobre el papel de la nobleza como recurso militar en la España moderna», en Antonio Jiménez Estrella y Francisco Andújar Castillo (eds.), *Los nervios de la guerra. Estudios sociales sobre el ejército de la Monarquía Hispánica (s. XVI-XVIII): Nuevas perspectivas*, Granada, Comares, 2007, pp. 15-36.

— «Do ut des. La economía política del "servicio" en la Castilla moderna», en Alicia Esteban Estríngana (coord.), *Servir al rey en la Monarquía de los Austrias. Medios, fines y logros del servicio al soberano en los siglos XVI y XVII*, Madrid, Sílex, 2012, pp. 283-296.

— «El soldado, la sociedad y el Estado en la España de los siglos XVI y XVII», en Luis Ribot (coord.), *Historia militar de España. Edad Moderna II. Escenario europeo*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2013, pp. 448-471.

TORRES RAMÍREZ, Bibiano, *La Armada de Barlovento*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1981.

TORRES SÁNCHEZ, Rafael, «Administración o asiento. La política estatal de suministros militares en la Monarquía española del siglo XVIII», *Studia histórica. Historia moderna*, 35, 2013, pp. 159-199.

—*Historia de un triunfo. La armada española en el siglo XVIII*, Madrid, Desperta Ferro, 2021.

TREJO RIVERA, Flor (coord.), *La flota de Nueva España 1630-1631. Vicisitudes y naufragios*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2003.

VALDEZ-BUBNOV, Iván, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México-Bonilla Artigas-Iberoamericana, 2011.

— «Un cambio de paradigmas interpretativos. La historiografía sobre la guerra, la formación del estado y la producción de armamento desde la teoría de la "revolución militar" a los conceptos de "estado fiscal-militar" y "estado contratante"», en Iván Valdez-Bubnov, Aitor Díaz Paredes, Antonio José Rodríguez Hernández (coords.), *Armamento y globalización en la monarquía hispana (siglos XVI-XVIII)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2022, pp. 17-57.

VALLADARES RAMÍREZ, Rafael, «Las dos guerras de Pernambuco. La armada del conde da Torre y la crisis del Portugal hispánico (1638-1641)», en José Manuel Santos Pérez y George Félix Cabral de Souza (coords.), *El desafío holandés al dominio ibérico en Brasil en el siglo XVII*, Salamanca, Universidad de Salamanca, 2006, pp. 33-66.

VALLEDOR ARÓSTEGUI, Álex, «El almirante Diego de Urrutia. Aproximación biográfica de un marino de la Carrera de Indias (1562-1633)», *Vasconia: Cuadernos de historia-geografía*, 44, 2020, pp. 35-64.

— «El almirante Juan de Castaños (1604-1679). Orígenes y trayectoria en las armadas de Felipe IV», *Revista de historia naval*, 39-152, 2021, pp. 83-108.

VALLE PAVÓN, Guillermina del, «Los privilegios corporativos del Consulado de comerciantes de la ciudad de México», *Historia y grafía*, 13, 1999, pp. 203-223.
— «Los mercaderes de México y la transgresión de los límites al comercio pacífico en Nueva España, 1550-1620», *Revista de Historia Económica*, 23, 2005, pp. 213-240.
— Tráfico ilícito entre Nueva España y Filipinas a fines del siglo XVII», en Juan José Iglesias Rodríguez, José Jaime García Bernal e Isabel M.ª Melero Muñoz (coords.), *Ciudades y puertos de Andalucía en un Atlántico global, siglos XVI-XVIII*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2022, pp. 17-39.
VARACHAUD, Marie-Christine; VERGÉ-FRANCESCHI, Michel; y ZYSBERG, André, «Qui étaient les capitaines de vaisseau du Roi-Soleil», *Revue Historique*, 287-2, 1992, pp. 311-338.
VILA VILAR, Enriqueta, «Los gravámenes de la Carrera de Indias y el comercio sevillano: el impuesto de Balbas», en Bibiano Torres Ramírez y José J. Hernández Palomo (coords.), *Andalucía y América en el siglo XVII*, vol. I, La Rábida, Consejo Superior de Investigaciones Científicas-Escuela de Estudios Hispanoamericanos-Universidad Hispanoamericana Santa María de La Rábida, 1985, pp. 253-270.
WHITE, Lorraine, «Spain´s Early Modern Soldiers: Origins, Motivation and Loyalty», *War & Society*, 19-2, 2001, pp. 19-46.
— «The Experience of Spain´s Early Modern Soldiers: Combat, Welfare and Violence», *War in History*, 9-1, 2002, pp. 1-38.
WILLIAMS, Phillip, «Captains of both professions. Maritime and military capabilities in the fletes of Spain, 1650-1700», en Enrique García Hernán y Davide Maffi (coords.), *Estudios sobre guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica: guerra marítima, estrategia, organización y cultura militar (1500-1700)*, Madrid, Albatros, 2017, pp. 225-248.
WILSON, Peter H. y KLERK, Marianne, «The business of war untagled: Cities as fiscal-military hubs in Europe (1530s-1860s)», *War in History*, 29-1, 2022, pp. 80-103.
WORTMAN, Miles. L., *Government and Society in Central America, 1680-1840*, Nueva York, Columbia University, 1982.
WRIGHT, L. P., «Las órdenes militares en la sociedad española de los siglos XVI y XVII. La encarnación institucional de una tradición histórica», en John H. Elliott (ed.), *Poder y sociedad en la España de los Austrias*, Barcelona, Crítica, 1982, pp. 15-56.
YALÍ ROMÁN, Alberto, «Sobre alcaldías mayores y corregimientos en Indias. Un ensayo de interpretación», *Anuario de Historia de América Latina*, 9, 1972, pp. 1-39.
YUN CASALILLA, Bartolomé, «La aristocracia castellana en el seiscientos, ¿crisis, refeudalización u ofensiva política?», *Revista de Historia Económica*, 3, 1985, pp. 443-471.
—*Los imperios ibéricos y la globalización de Europa (siglos XV a XVII)*, Barcelona, Galaxia Gutenberg, 2019.
YUN CASALILLA, Bartolomé y O'BRIEN, Patrick K. (eds.), *The Rise of Fiscal States. A Global History, 1500-1914*, Cambridge, Cambridge University Press, 2012.

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

SOLDADOS DE LA CARRERA DE INDIAS

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

La Carrera de Indias fue el principal sistema de comunicación marítima entre España y América durante la Edad Moderna. Pese a que, a lo largo de su dilatada historia, a través de este conjunto de rutas discurrieron toda suerte de personas, información, transferencias culturales, tropas o armamento, representando además un elemento clave en la financiación del imperialismo español en Europa en la época de los Austrias, la interpretación predominante de este conector transatlántico ha sido la de un «sistema comercial».

No obstante, el libro que el lector tiene entre sus manos ofrece una visión original y complementaria de la Carrera de Indias del XVII, analizando su dimensión militar, significativamente menos atendida. A partir de documentación inédita procedente de diferentes archivos y del consecuente diálogo entablado con los últimos paradigmas metodológicos e interpretativos relacionados con la guerra, la profesión militar y la construcción del estado moderno, la obra disecciona con exhaustividad la compleja estructura defensiva de las flotas de Indias.

Desde las instituciones de la polisinodia a los magnates desplegados en la Baja Andalucía, pasando por las formas de financiación de las armadas y el perfil de los oficiales e infantería embarcados en los galeones de la plata, indaga en los cambios y adaptaciones experimentados por este engranaje naval y castrense en el transcurso del siglo y su vinculación con las transformaciones paralelas del comercio. E insiste en dibujar un aparato militar sustentado en la imprescindible colaboración entre la Monarquía, los grandes agentes territoriales y el capital comercial. Una historia de la Carrera de Indias del XVII, en definitiva, desde la perspectiva de aquellos que hicieron posible su protección.

Proyecto PID2022-141186NB-I00 financiado por

Doce Calles
EDICIONES