

¿QUIÉN GOBIERNA UN GALEÓN DE LA PLATA? ORGÁNICA PROFESIONAL, INTERÉS COMERCIAL Y FRAUDE EN EL SOSTENIMIENTO DEL APARATO MILITAR DE LA CARRERA DE INDIAS A PRINCIPIOS DEL SIGLO XVII

Who rules a Spanish Galleon? Professions, Commercial Interest, and Fraud in the Support of the Military Apparatus of the Carrera de Indias at the Beginning of the 17th Century

Alfonso J. HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ 

Universidad de Sevilla
aherrod94@us.es

Recibido: 11/01/2023
Aceptado: 20/05/2023

RESUMEN: El siguiente artículo trata los debates en torno a la orgánica profesional de los galeones de guerra de la Carrera de Indias a principios del XVII. La historiografía ha sostenido que, tras la expedición de la real cédula de 31 de marzo de 1607, se abandonó la tradicional bicefalía en el gobierno del galeón compartida entre *capitanes de infantería* y *capitanes de mar* en favor de los primeros. Sin embargo, durante un breve espacio de tiempo, se produjo una reinstauración de los segundos, unidos a otras profesiones en el seno del galeón. Dicho restablecimiento estaría vinculado a fórmulas de financiación dirigidas a garantizar el sostenimiento del aparato militar de la Carrera merced a la implicación de ciertos hombres de negocios. La discusión estaría mediatizada por los nexos relacionales de los jueces oficiales de la Casa de la Contratación con el Comercio sevillano, la escasez de bajeles, la crisis financiera de la *avería*, la ambición de diversos grupos por controlar los *aprovechamientos* comerciales y la interesada condescendencia de la Contratación respecto al fraude.

Palabras clave: Carrera de Indias (siglo XVII); sistema de armadas y flotas; Monarquía Hispánica; asientos; fraude.

ABSTRACT: The following paper explores the debates on the professional structure of the war galleons of the *Carrera de Indias* at the beginning of the 17th century. Historiography has argued that, after the promulgation of the *real cédula* of March 31 of 1607, the traditional bicephaly in the government of the galleon, shared between *capitanes de infantería* and *capitanes de mar*, was abandoned in favour of the former. However, for a short period of time, *capitanes de mar* were reinstated, together with other professions on the galleon. This restoration was linked to political economy procedures aiming to ensure the support of the military apparatus of the *Carrera de Indias* thanks to the involvement of certain businessmen. The discussion was influenced by the relational links of the *jueces oficiales* of the *Casa de la Contratación* with the Sevillian merchants, the shortage of ships, the financial crisis of the *avería*, the ambition of various groups to control the *aprovechamientos* and the interested indulgence of the *Casa de la Contratación* with respect to fraud.

Keywords: *Carrera de Indias* (17th century); Spanish Fleet System; Spanish Monarchy; contracts; fraud.

1. INTRODUCCIÓN¹

El 31 de marzo de 1607 se expidió en el Real Alcázar de Madrid una real cédula llamada a tener un gran impacto en la historia de la Carrera de Indias durante el siglo XVII. En el marco de una reforma de la orgánica profesional de varias de las armadas de la Monarquía, Felipe III ordenaba que, desde ese preciso instante, las tripulaciones de los navíos de guerra de la Carrera, tanto la *gente de mar* como la

1. El presente trabajo formó parte de un proyecto de tesis doctoral subvencionado con un contrato para la formación de doctores (PRE2018-085189), en el marco 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), financiado por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades del Gobierno de España (Programa Estatal de Fomento de la Investigación Científica y Técnica de Excelencia). Agradezco a las doctoras Guadalupe Pinzón Ríos y Guillermina del Valle Pavón los comentarios a la primera versión. El trabajo también ha sido mejorado gracias a los revisores anónimos, a quienes no puedo dejar de valorar su tiempo, consejos y sugerencias a fin de mejorar el texto inicial.

gente de guerra, fuesen mandadas por militares que aunasen ambas *profesiones*, las figuras de los *capitanes de mar y guerra*². La remodelación, maniobra del valido, duque de Lerma (Segovia Salas, 2007: 157-203; O'Donnell y Duque de Estrada, 2013: 81-119), fue ejecutada para el teatro transatlántico por su yerno, el conde de Lemos (Feros, 2002), presidente del Consejo de Indias³. Similares mandatos fueron remitidos en aquellas fechas a los ministros de las galeras mediterráneas, las flotas portuguesas y la armada de Flandes (Rahn Phillips, 1991: 191). Pese a que aquellos militares, los capitanes de mar y guerra, desempeñaron a partir de entonces un papel clave en el gobierno de los galeones de la plata, custodiando toda clase de tesoros y participando en el intrincado engranaje del comercio y el fraude (Hernández Rodríguez, en prensa), el recorrido de la normativa ha concitado nula atención entre los historiadores. Algo, en cierta forma, paradójico, porque, si la real cédula de 1607 incrementaba el dominio de los hasta aquel momento *capitanes de infantería* sobre los bajeles de guerra, también se cobraba sus víctimas, los *capitanes de mar*.

En efecto, la decisión de Felipe III rompía con la bicefalia instaurada en los galeones españoles. Generalmente, dos capitanes, el de mar y el de guerra, con roles y orígenes dicotómicos, mandaban respectivamente a dos categorías profesionales cada una con sus propias atribuciones, los marineros y los soldados. Pero desbancar a los capitanes de mar, quienes ya ni tan siquiera se embarcarían, implicaba consecuencias adicionales. Era un atentado contra un sector profesional al completo, aquel que solía nutrir las capitanías de mar, el de los pajes, guardianes, contra maestres, maestros, dueños de navío y pilotos. Y en el caso sevillano, la remoción de los capitanes de mar minaba, por si fuera poco, las relaciones entre la Monarquía y la corporación que defendía las aspiraciones de todos estos marinos en la Carrera, la Universidad de Mareantes (Schäfer, 1945: 271-285; Borrego Plá, 1985: 237-254; Navarro García, 2004: 743-760; García Garralón, 2007). Si esta cuestión ha sido comprendida en el área transoceánica como una suerte de cesura (Pajuelo Moreno, 2021: 215-216), no así para otras armadas de la Monarquía.

Los historiadores se han sentido notablemente atraídos por la evolución de la polémica de los capitanes de mar y los capitanes de infantería, o lo que es igual, la concentración o división de las capitanías, en la gran fuerza naval de la Monarquía, la armada del Mar Océano (Rahn Phillips, 1991: 191-193; Goodman, 2001: 313-322;

2. «Para que en los galeones de la Armada [de la Guarda de la Carrera de Indias] no haya de aquí delante sino un capitán de infantería que lo sea de mar». 31/3/1607. Madrid. Archivo General de Indias [AGI], Indiferente, leg. 2497, lib. 9, fol. 4. Veitia Linaje, 1672, lib. II, Cap. II, Punto 5, 29.

3. Carta de Luis de Córdoba y Sotomayor al conde de Lemos. 20/5/1605. Sanlúcar. AGI, Indiferente, leg. 1121.

Williams, 2017: 225-248). Tales investigaciones, ciertamente, no han estado exentas de relevancia pues, con mayor o menor acierto, han permitido vincular una controversia, en absoluto excepcional del mundo hispánico, con la génesis del oficio naval (Elias, 1950: 291-309; Elias, 2007); una preocupación presente en la historiografía europea (Capp, 1989; Davies, 1991; Varachaud, Vergé-Franceschi y Zysberg, 1992: 311-338; Bruijn, 2018) y aun en su literatura (Graves, 1949). No conviene pasar por alto que varios estudiosos anglosajones, en especial Goodman (Goodman, 2001: 313-329 y 364-365), defendieron la ausencia de un *ethos* naval en la Castilla de la edad moderna temprana. De acuerdo con esta tesis, la mentalidad hispana, refractaria a los trabajos manuales, marginaba de las capitanías a los auténticos hombres de mar criados como pajes y marineros (Glete, 2000: 49-50 y 54; Glete, 2002: 89). Recientemente, esta percepción ha sido matizada (Williams, 2017: 225-248), a pesar de lo cual resta mucho por conocer acerca de un fenómeno complejo, que afectó, sin excepción, a las marinas de todas las potencias atlánticas.

El presente artículo se propone indagar en lo que aconteció en la Carrera de Indias tras la real cédula de 31 de marzo de 1607. En primer lugar, ya que, contrariamente a lo sostenido, hubo, al menos hasta 1614, capitanes de mar, o cargos semejantes a estos, que compartieron el poder de mando en el seno de los galeones con los capitanes de infantería. Realmente, habría que esperar a mediados de la segunda década de la centuria para que el puesto de capitán de mar y guerra se consolidase. Entremedias, se sucederían enconados debates en torno a la conveniencia de emplear capitanes de mar o exclusivamente capitanes de mar y guerra, reforzando la prestancia de los primeros con otras responsabilidades en el galeón, como los maestrajés de plata y de raciones. Sin embargo, a diferencia de lo acaecido en la Armada del Mar Océano, la disputa entre profesiones y la reimplementación de las capitanías de mar desarrollaría en la Carrera un componente distinto.

El debate en relación con la orgánica de los galeones de guerra y la sobrevivencia de las capitanías de mar luego de su supuesta derogación conviene no desgajarlo de las transformaciones experimentadas por la Carrera de Indias durante las dos primeras décadas del XVII: 1) El reinado de Felipe III fue testigo de una reconfiguración de los flujos comerciales entre Europa y América, al contraerse el volumen del tráfico —con la competencia que suponía la ruta transpacífica y la maduración económica de los centros hispanoamericanos (Gutiérrez Lorenzo, 1993; Bonialian, 2019)— y la sustitución de mercancías más aparatosas por otras más livianas, pero de mayor valor añadido (Oliva Melgar, 2005: 19-74; Lamikiz, 2023: 213-248). 2) Estas mutaciones ocasionaron un decrecimiento del número de navíos y tonelaje de las flotas (García-Baquero, 2002: 88-93). 3) Semejantes transformaciones incidieron en la bolsa de la avería —por el derecho finalista y *ad valorem* que gravaba todas las mercaderías con las que traficaban tanto en la ida como en la vuelta de los viajes de las flotas—, base financiera del engranaje fiscal-militar de la Carrera. Para 1609,

Pedro de Avendaño Villela, prior del Consulado, no tuvo reparos en describir a la avería como un «enfermo desahuciado» y un «muerto» (Díaz Blanco y Hernández Rodríguez, 2021: 23-45). Los asientos del derecho de la avería (Céspedes del Castillo, 1945; Serrano Mangas, 1989: 290-298), contratos concertados entre la Monarquía y unos particulares, los cuales consignaban el anticipo de las sumas precisas para el despacho de las armadas y la asunción de algunas tareas relacionadas con los aprestos por los segundos en contrapartida por la recaudación del derecho para sí, se resintieron. En 1606, quebró el asiento de la avería firmado con el luso Juan Núñez Correa (Carrasco Vázquez, 2004: 763-774).

Ante esta tesitura, la Monarquía ensayó fórmulas de financiación y soporte logístico alternativas para la armada de la Carrera de Indias, que se compatibilizaban con la administración directa de la avería a cargo de la Casa de la Contratación, o se conciliaban con los asientos rubricados con el Consulado para el arrendamiento de este derecho. Así, las propuestas respecto a la orgánica de los galeones de guerra de la Carrera estuvieron, a la postre, ligadas a asientos mediante los que hombres de negocios, que actuaban como empresarios militares, fueron involucrados por la Casa de la Contratación en el sostenimiento del sistema de armadas en contrapartida por controlar los espacios de carga de estas naves. De este modo, en las páginas que restan esperamos contribuir a complejizar la génesis de la profesión naval incardinándola en otras problemáticas propias de la Carrera de Indias del XVII: la financiación de su dispositivo naval y militar; el fraude y las oportunidades para cometer fraude que tenía la oficialidad de los galeones; o los lazos existentes entre los jueces oficiales de la Casa de la Contratación y el Comercio (Andújar Castillo, 2014: 47-73; Heredia López, 2019: 514-537 y 2021). El texto intenta, además, enmarcarse en las discusiones referentes al *Contractor State* y los *military entrepreneurs*. Paradigmas metodológicos e interpretativos (Solbes Ferri y Harding, 2012; Parrott, 2012; Valdez-Bubnov, 2022: 17-57) apenas utilizados en un escenario crucial para el mantenimiento del estado-fiscal militar español como fue la Carrera de Indias del XVII (Hernández Rodríguez, 2023: 141-174).

2. CAPITANES DE INFANTERÍA, CAPITANES DE MAR, MAESTRES DE PLATA Y MAESTRES DE RACIONES EN UN GALEÓN DE LA CARRERA

Entre fines del XVI y comienzos del XVII, la jerarquía de un galeón de la Carrera estaba distribuida en algunos de los siguientes oficios: capitanes de infantería, capitanes de mar, maestros de plata y maestros de raciones⁴.

4. Sobre la orgánica de un galeón de la Carrera en los años treinta, Trejo Rivera, 2020: 185-210. Para el XVI, Pérez-Mallaína, 2021.

Durante el reinado de Felipe III, los primeros, los capitanes de infantería, acabaron viendo cumplida su pretensión de ser capitanes de mar y guerra. En este sentido, la real cédula de 31 de marzo de 1607 era inequívoca, al fijar la conversión de los capitanes de infantería en los mandos del galeón. Dicho de otra manera, los capitanes de mar y guerra serían una ampliación de una figura ya existente, el capitán de infantería, eliminándose los anteriores capitanes de mar:

He acordado y resuelto que, de aquí adelante [...], en cada uno de los galeones y navíos de la Armada de la Guarda de la Carrera de las Indias no haya ni sirva más que un capitán de infantería que juntamente lo sea también del galeón o navío en que se embarcare, y de la gente de mar y guerra de él, para que la una y la otra se gobiernen por solo una cabeza. Y no se provean, nombren, ni admitan, capitanes de mar, distintos de los de infantería⁵.

Prueba de ello son los títulos de nombramiento expedidos a estos oficiales en las primeras décadas del XVII, algunos de los cuales realizaban aún su condición de capitanes de infantería y solamente a continuación aludían a su mando sobre el galeón y su tripulación. Por ejemplo, Felipe III designó en 1620 a Miguel Adrián de Redin «por mi capitán de infantería y de la gente de mar y guerra del galeón»⁶. La formación de Redin, como evidencia su relación de méritos, era la de un militar que había ascendido en el escalafón castrense⁷, no la de un marino que previamente se hubiera desenvuelto como paje, guardián, contramaestre y piloto⁸. Esta escala de ascenso, bien es verdad que sujeta a excepciones, era la comúnmente aceptada en España, Inglaterra y las Provincias Unidas (Goodman, 2001: 323-329).

En palabras del general Alonso de Chaves Galindo, a estos se les encomendaba la misión de que, desde los alcázares, al pie del árbol mayor, o desplazándose por la cubierta, dirigiesen 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

5. «Para que en los galeones de la Armada [de la Guarda de la Carrera de Indias] no haya de aquí delante sino un capitán de infantería que lo sea de mar». 31/3/1607. Madrid. AGI, Indiferente, leg. 2497, lib. 9, fol. 4.

6. «Título de capitán de infantería y de uno de los galeones de la Armada de las Indias para D. Miguel Adrián de Redin [...]». 11/2/1620. Madrid. AGI, Indiferente, leg. 2498, lib.12, ff. 172r.-173r.

7. «El capitán don Miguel Adrián Redin». Circa 1620. AGI, Indiferente, leg. 161, n° 47.

8. Lo que no es óbice para que, conforme avanzó la centuria, estos militares no dispusiesen de conocimientos náuticos obtenidos de manera independiente fruto de su experiencia embarcados en las armadas, o la simple curiosidad personal. Estamos en proceso de redacción de un artículo en el que se indaga con mayor exhaustividad en los criterios de selección de los capitanes de mar y guerra de la Carrera de Indias en el siglo XVII y su preparación.

a pie»⁹. Otro arquetipo de estos militares fue Felipe Manrique, primo hermano del presidente de la Casa de la Contratación de la Contratación, Francisco Duarte Cerón (1608-1615) (Schäfer, 2003: 361, 366), y veterano de la guerra de Flandes y del ejército de Italia. La influencia de Duarte y las buenas partes de Manrique (Pajuelo Moreno, 2021: 252-253), según las fuentes, «práctico en las cosas de la mar», le terminaron deparando la factoría de la Casa de la Contratación, amén de, como se verá, conexiones estratégicas con el Comercio.

Las relaciones de servicios de estos capitanes, no obstante, arrojan dudas en cuanto a su preparación náutica. De los 47 capitanes de mar y guerra habidos en la Armada de la Guarda entre 1600-1620, conocemos los destinos de servicio de 32. Es interesante advertir como 16 de ellos se desempeñaron en Flandes o Italia en los tercios de infantería. Y aunque 18 de ellos también militaron en la Armada del Mar Océano, lo hicieron como capitanes de infantería¹⁰. Lo cierto es que, antes de 1607, durante, y con posterioridad a esa data, la reputación de estos individuos entre las principales instancias de la Carrera dejaba mucho que desear. El VII duque de Medina Sidonia argumentaba que eran engañados por maestros de raciones y despenseros¹¹; el fallecido general de la Armada de la Guarda, Luis de Córdoba, no había confiado en ellos en sus periplos antes de 1605 (Pajuelo Moreno, 2021: 215-216); Chaves Galindo opinaba que en las confrontaciones estaban al capricho de los pilotos, renuentes a presentar batalla¹²; en 1621 era el Consulado el que recelaba de su competencia a la hora de afrontar los periplos¹³; lo mismo que el célebre Tomás de Larraspuru (Pérez-Mallaína, 2022: 251-286), quien demandaba el retorno de los capitanes de mar en 1626¹⁴. No parece haber sido un problema de experiencia, la media de años de servicio era de 16¹⁵, en sintonía con las ordenanzas (Rodríguez Hernández y Díaz-Ordóñez, 2020: 263-286). Pero, como apreciaban viejos marinos como Chaves Galindo o Juan de Salas Valdés, capitán general de la flota de Nueva España, ni bastaba que fuesen soldados viejos del ejército de Flandes

9. Carta de Alonso de Chaves Galindo a Felipe III. 12/9/ 1607. Sevilla. AGI, Indiferente, leg. 1123.

10. Relaciones de méritos, listas y cartas en AGI, Indiferente, legs. 111, 161, 1117, 1142, 1149, 1867, 1868, 1869, 1870, 2535. Y en Pajuelo Moreno, 2021: 250-255.

11. Carta de Medina Sidonia a Felipe III. 5/2/1607. Sanlúcar. AGI, Indiferente, leg. 1123.

12. Carta de Alonso de Chaves Galindo a Felipe III. 12/9/1607. Sevilla. AGI, Indiferente, leg. 1123.

13. Carta de prior y cónsules a Felipe IV. 23/11/1621. Sevilla. AGI, Indiferente, leg. 1142.

14. Carta de Tomás de Larraspuru a Felipe IV. 13/11/1626. Cabo de San Vicente. AGI, Indiferente, leg. 1149.

15. Datos extraídos de relaciones de méritos, listas y cartas en AGI, Indiferente, legs. 111, 161, 1117, 1142, 1149, 1867, 1868, 1869, 1870, 2535. Y en Pajuelo Moreno, 2021: 250-255.

ni que hubieran hecho muchos viajes en las armadas, sino que fuesen «marineros de obra y no de palabra»¹⁶.

Los capitanes de mar eran la antítesis de los capitanes de infantería. En teoría, algunos de ellos habrían medrado en la flota mercante o en las armadas reales como pajes, guardianes y contra maestres. Es más, es posible que unos pocos prosperasen, como Gaspar de Vargas, llegando a ser maestros, cargadores a Indias y dueños de galeón¹⁷. Sea como fuere, lo que distinguía a los capitanes de mar era que, con todos sus defectos y corrupciones, muchos de ellos eran pilotos, presumiblemente de origen peninsular, formados y examinados por la Casa de la Contratación (Sánchez Martínez, 2010a: 607-632; Sánchez Martínez, 2010b: 133-156). Su trayectoria en la Armada de la Guarda —existían contemporáneamente en la Armada del Estrecho¹⁸ y su presencia, en contra de lo muchas veces afirmado, se extendería en la del Océano, mínimo, frizando los cuarenta¹⁹—era antigua, aunque difícil de rastrear. En 1598, siete capitanes de mar servían en la Armada de la Guarda²⁰. Para Bernabé de Pedroso, otrora proveedor de la Armada del Mar Océano e instalado en 1600 en la Baja Andalucía como inspector de las rentas reales, dichos capitanes procedían de esa fuerza naval. Pedroso insistía en que se restituyesen a su anterior formación, pero la inhabilidad de los capitanes de infantería aconsejaba a las autoridades su permanencia en la navegación de 1600²¹. Por su parte, Pajuelo Moreno ha señalado que, entre 1603 y 1605²², a resultas del criterio de Luis de Córdoba, acompañaron en los galeones a los capitanes de infantería, capitanes de mar, resistiendo en 1605 las tentativas de Lemos para dotar a los capitanes de infantería del mando supremo²³. Al igual que los capitanes de infantería, los de mar se alistaban con objeto de hacer negocio y comerciar en América, introduciendo en los bajeles de guerra sus mercaderías. Así lo insinuaba el general Luis de Córdoba, afirmando que, de ser

16. Carta de Alonso de Chaves Galindo a Felipe III. 12/9/1607. Sevilla. Carta de Juan de Salas Valdés a Felipe III. 10/9/1607. Sevilla. AGI, Indiferente, leg. 1123.

17. Nos remitimos a notas a pie de página posteriores.

18. Carta de Medina Sidonia a Felipe III. 5/2/1607. Sanlúcar. AGI, Indiferente, leg. 1123.

19. Consulta de la Junta de Armadas. 17/2/1642. Madrid. Archivo General de Simancas [AGS], Guerra Antigua, leg. 3206. Para Veitia Linaje, su andadura perduraba en el último tercio del XVII, lo que no es descartable, *Norte de la Contratación...*, lib. II, Cap. II, Punto 5, 29.

20. «Relación de capitanes de mar que al presente están sirviendo en los galeones de la dicha Armada [de la Guarda]», AGI, Indiferente, leg. 1114.

21. Carta de Bernabé de Pedroso a Felipe III. 1/4/1600. Sanlúcar. AGI, Indiferente, leg. 1116.

22. «Relación de los capitanes de infantería, y mar, entretenidos, y gentileshombres, gente de guerra y mar, personas particulares, y maestros de plata, que se embarcaron en la Armada [de la Guarda] que este año fue a las Indias a cargo del señor general don Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor». s.f. AGS, Varios-Medina Sidonia, leg. 81-3, fol. 114. Pajuelo Moreno, 2021: 212.

23. «Testimonio de entrega de los galeones y gente de mar a los capitanes de infantería». Antonio Dámaso Orozco. 27/5/1605. AGI, Indiferente, leg. 1121. Pajuelo Moreno, 2021: 248.

despedidos ese año antes de viajar, sufrirían un gran perjuicio al tener ya «gastada su paga y mucho más en sus matalotajes y prevenciones, y si ahora se reformasen, no tendrán de dónde pagar lo que han recibido»²⁴.

Junto con los capitanes de sendas profesiones, se hallaba un oficio en ascenso, el de *maestre de plata* (Domínguez Ortiz, 1985: 405-418; Vila Vilar, 1997: 119-132; Álvarez Nogal, 2000: 139-160; Gil Martínez, 2016: 243-264). Este puesto, desgajado del maestre de raciones a fines del XVI y, como los anteriores, de selección real, era nombrado a partir de 1598 por la Casa de la Contratación. Su tarea, relativamente familiar para la historiografía, era controlar y conducir el registro oficial de plata del rey y particulares desde Tierra Firme hasta su depósito en la Sala del Tesoro de la Casa de la Contratación donde, como recordaba el militar y exmaestre de plata, Aparicio de Arteaga, asistía durante dos meses entregando el material argentífero²⁵. Además, cada maestre de plata había de costear de su propio bolsillo una pequeña cuadrilla conformada por un escribano y varios hombres de confianza que vigilaran día y noche el tesoro, efectuar el pañol de la plata en el interior del navío, y elaborar los talegos y cajonería para su almacenaje (Vila Vilar, 1997: 119-132). Aunque la explicación exhaustiva de este punto conllevaría una detención superior a la que es admisible aquí, por sus servicios, los maestros de plata retenían un 1% de la plata transportada para los particulares y entre un 0,08 y un 0,25% de la que pertenecía al monarca. Una cantidad insuficiente en ocasiones para cubrir costes y que, encima, variaba en función del registro de plata del galeón lo que, fruto de las lógicas del comercio transatlántico, tendía a la baja en el reinado de Felipe III (Vila Vilar, 1997: 119-132; Álvarez Nogal, 2000: 139-160). Desde 1597, los maestros de plata habían de presentar una fianza de 25.000 ducados. A la altura de 1600, aunque todavía se desempeñaban como maestros de plata marinos como Arteaga, se imponía un perfil, el de un mercader o un personaje estrechamente imbricado con el Comercio, socialmente prestigioso y adinerado²⁶. Para Enriqueta Vila Vilar, «el mayor y probablemente el único gaje de este oficio era el fraude» (Vila Vilar, 1997: 119-132), mientras que Carlos Álvarez Nogal sostiene que era habitual para ellos traer plata «en confianza», es decir, «sin hacerlo constar en el registro oficial del navío» (Álvarez Nogal, 2000: 139-160).

Bajo la perspectiva de determinados organismos, a inicios del XVII, era beneficioso que los maestros de plata atesorasen conocimientos de navegación. En una relación del personal de la Armada de la Guarda, los informantes del duque de

24. Carta de Luis de Córdoba y Sotomayor a Felipe III. 8/5/1605. Sanlúcar. AGI, Indiferente, leg. 1121.

25. Carta de Aparicio de Arteaga a Felipe III. 11/9/1607. Sevilla. AGI, Indiferente, leg. 1123.

26. Carta de Jerónimo de Portugal a Felipe III. 17/9/ 1607. Madrid. AGI, Indiferente, leg. 1123.

Medina Sidonia, Capitán General del Mar Océano y Costas de Andalucía (Salas Almela, 2002), anotaban qué maestros de plata eran marinos y cuáles no²⁷.

Por último, se encontraba en el galeón el denominado *maestre de jarCIA y raciones*, o *maestre de raciones a secas*²⁸. La labor de este oficio —extraído de marineros, guardianes, contra maestres y maestros mercantes— consistía en embarcar los bastimentos de las tripulaciones en el galeón, y ayudar a meter la artillería, armamento, pólvora y municiones, compitiéndole también a veces la jarCIA²⁹. Igualmente, había de controlar los paños de almacenamiento de todos estos bienes, llevando la contabilidad de todos ellos, padeciendo constantes acusaciones de posteriores desajustes en la rendición de cuentas. Aparte, los respectivos maestros de raciones debían, en el transcurso de las singladuras, proporcionar las raciones a la gente de mar y guerra (Pajuelo Moreno, 2021: 237-240). Los maestros de raciones eran sometidos a maltratos por los generales, almirantes y capitanes de infantería de las armadas, por lo que Felipe III instaba en 1608 al comandante de la Armada de la Guarda, Jerónimo de Portugal, a corregir semejantes comportamientos entre sus hombres.³⁰ Este oficio era designado por la Casa de la Contratación con el beneplácito de los mandos militares y el Consulado, por los proveedores de armadas, o los dueños y arrendadores de los galeones de guerra de concertarse asientos³¹. A través de la escala de salarios de la oficialidad se intuye la menor valoración del maestre de raciones: un capitán de infantería percibía 40 escudos al mes; un capitán de mar ordinario, 20 mensuales, y los de capitana y almiranta, 25. Mientras, los emolumentos de los maestros de raciones de la capitana y almiranta ascendían a 20 escudos, contentándose los demás con 15 por mes³².

Como se puede comprobar, estas distintas profesiones estaban sujetas a intereses corporativos y sectoriales no siempre armónicos. Ninguno de los miembros de la oficialidad de un galeón de plata emprendía el tornaviaje transatlántico animado simplemente por las soldadas referidas, que por cierto no eran desestimables. Los

27. «Relación de los capitanes de infantería, y mar, entretenidos, y gentileshombres, gente de guerra y mar, personas particulares, y maestros de plata, que se embarcaron en la Armada [de la Guarda] que este año fue a las Indias a cargo del señor general don Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor». s.f. AGS, Varios-Medina Sidonia, leg. 81-3, fol. 114.

28. Veitia Linaje, *Norte de la Contratación...*, lib. II, Cap. X.

29. Carta de Francisco Duarte a Felipe III. 1/5/1607. Sevilla. AGI, Indiferente, leg. 1123.

30. «Al general, el almirante y capitanes de la Armada [de la Guarda] sobre que traten bien, honren y favorezcan a los maestros de raciones». 16/1/1608. El Pardo. AGI, Indiferente, leg. 2497, lib. 9, ff. 90v.-91r.

31. Carta de Sancho Pardo a Felipe III. 6/5/1607. Bonanza. AGI, Indiferente, leg. 1123.

32. Carta de Francisco Duarte a Felipe III. 11/12/1607. Sevilla. AGI, Indiferente, leg. 1123. «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 importarán sus sueldos y bastimentos para su provisión en ocho meses de navegación». 20/12/1610. Sanlúcar. AGI, Indiferente, leg. 1127.

maestros de raciones, efectivamente, podían graduar la dispensa de las vituallas en su propio beneficio, vendiendo los bastimentos y demás equipamientos de la nave en Indias³³.

De cualquier manera, la granjería por antonomasia de un galeón de guerra en la Carrera residía en su doble dimensión. Era una embarcación defensiva, por supuesto, pero también un instrumento excelente para introducir mercaderías en América y traer de vuelta metales preciosos fuera de registro. Sus paños, esto es, los compartimentos efímeros fabricados a fin de guardar todo tipo de existencias necesarias para la navegación, se sobrecargaban. En adición, los camarotes, esto es, otras construcciones percederas de madera; y los ranchos, o espacios personales de los tripulantes, normalmente bajo llave y candado, eran poseídos por la oficialidad y sus deudos y criados, por lo general soldados, marineros y artilleros, albergándose en ellos los productos sin registrar y, por ende, libres de toda imposición fiscal³⁴. El dominio de estas reducidas y claustrofóbicas dependencias, las cuales dotaban a las entrecubiertas, las bodegas y las cámaras de los alcázares del galeón del aspecto de un panal de abeja (Serrano Mangas, 1989: 337), era motivo de disputa. Esto distorsionaba soterradamente los pareceres en relación con la orgánica más adecuada para maximizar la defensa naval. De todas ellas, las más cotizadas eran las cámaras de popa, repartidas, a caballo entre el XVI y el XVII, entre los respectivos capitanes de infantería y de mar del galeón³⁵. Estas cámaras se aprovechaban, reportaban unos *aprovechamientos*, derivados de la introducción en ellas de ciertos productos destinados a su exportación a Indias y el alojamiento de pasajeros. En 1617, el sucesor de Francisco Duarte en la presidencia de la Casa de la Contratación y visitador de la institución (1615-1618), Francisco de Tejada (Díaz Blanco, 2009: 127-139), estimaba en 6.000 ducados lo ingresado por un capitán de mar y guerra a cuenta de estos aprovechamientos, entre los que también se contaba la fiscalización del juego practicado por la tripulación³⁶.

3. LA REAL CÉDULA DE 2 DE SEPTIEMBRE DE 1607. LA MONARQUÍA EN BUSCA DE CONSEJO

La disolución de las capitanías de mar fue alegada por la Junta de Guerra de Indias, el organismo de la polisinodia encargado de la supervisión del dispositivo militar de la Carrera, arguyendo la operatividad específica de la Armada de la Guarda.

33. Carta de Sancho Pardo a Felipe III. 6/5/1607. Bonanza. AGI, Indiferente, leg. 1123.

34. Sumaria de la visita, cuaderno 1º. 30/12/1665. Sevilla. AGI, Escribanía, leg. 1156A.

35. Asiento tomado con los dueños de los galeones, Luis Ortiz, Juan Mejía y Martín Sáenz de Ubago. 4/12/1607. Sevilla. AGI, Indiferente, leg. 1123.

36. Carta de Francisco de Tejada a Fernando Carrillo. 22/5/1618. Sevilla. AGI, Indiferente, leg. 1137.

La del Océano estaba diseñada para campañas cortas y operaciones anfibia de embarque y desembarco de infantería. Los capitanes de mar eran imprescindibles para cuidar del marinaje y naos al tiempo que la tropa y los capitanes de infantería estaban ausentes. En contraposición, en la Armada de la Guarda se procuraba que su infantería, el Tercio de Galeones (Hernández Rodríguez, 2021: 209-224), no tomase tierra en Cartagena, Portobelo o La Habana, eludiéndose el peligro de desertión³⁷. En los galeones de la plata importaba el pelear, y en la lucha, las diarquías de mando eran contraproducentes³⁸.

La disposición orquestada por el conde de Lemos contó con un valioso aliado en Sevilla, Francisco Duarte, presidente de la Casa de la Contratación, quien contempló la eliminación de las capitanías de mar como un inestimable ahorro de fondos para la bolsa de la avería (Pajuelo Moreno, 2021: 212-216 y 248). En las semanas y meses posteriores a la cédula de 31 de marzo de 1607, el panorama había variado ostensiblemente. Duarte se sentía presionado por las quejas de los marineros que, insistentemente, se oponían a alistarse a las órdenes de los capitanes de mar y guerra³⁹. Y los partidarios de los capitanes de mar se estaban movilizand. No en vano, en verano, dos diputados de la Universidad de Mareantes, los capitanes Tomé Cano⁴⁰ y Gaspar de Moya, enviaron a la Corte un quejoso memorial. El texto, aparte de denunciar la postración de la marinería y el incumplimiento de los privilegios concedidos antaño, representaba al rey cómo el Consejo de Indias y la Junta de Guerra habían dejado de honrarles con las plazas de generales y almirantes⁴¹. Y si no había altos mandos, menos aún capitanes de mar. Duarte, demostrando un nada despreciable talento de funambulismo político, propuso a la Corte un plan que a su juicio desvanecería las problemáticas de mando: reunir las profesiones de capitán de mar, mestre de plata y mestre de raciones en un solo individuo.

El presidente de la Casa preconizaba que, nombrando a los dueños de los galeones embargados para la Armada de la Guarda capitanes de mar, maestros de plata y maestros de raciones, se abortarían las sospechas para con el fraude de los maestros de raciones. Hombres de 15.000 y 20.000 ducados de renta, que ya se involucraban como maestros de plata, harían buena cuenta de los equipamientos.

37. La desertión de las tripulaciones en América y las comisiones impulsadas a fin de poner coto este fenómeno han sido cuestiones tratadas por Heredia López, 2022.

38. Consulta de la Junta de Guerra de Indias. 6/11/1606. Madrid. AGI, Indiferente, leg. 1867.

39. Carta de Francisco Duarte a Felipe III. 12/7/1607. Sanlúcar. AGI, Indiferente, leg. 1123. Carta de Francisco Duarte a Felipe III. 04/11/ 1608. Sevilla. AGI, Indiferente, leg. 1124.

40. Tomé Cano es una de esas personalidades ilustres de la Carrera y uno de los teóricos de la construcción naval hispana, autor de *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos de guerra y mercante*.

41. Este memorial se halla en AGI, Indiferente, leg. 1123. Una síntesis reproducida por el Consejo de Indias, en Consejo de Indias. 21/8/1607. Madrid. AGI, Indiferente, leg. 1867.

Se encargarían del apresto y carenado de su propio galeón, y tendrían un genuino ánimo en que no se traficase con los equipamientos ni se desvirtuase la contabilidad. Además, como prohombres ricos, maestros de plata elevados a capitanes de mar, su prominencia social refrenaría a los capitanes de infantería en su propósito de excederse en los aprovechamientos comerciales. En otras palabras, Duarte planteaba una privatización de los aprestos en beneficio del capital comercial de la Carrera, esgrimiendo consideraciones antifraude y ahorrativas. Persuasivamente, apuntaba a que, corriendo malos tiempos para la avería, este trasvase competencial permitiría excusar un tercio de lo gastado en los despachos de las armadas. Acorde con la política naval de la Monarquía, que habían suspendido el frenesí constructor en administración directa promovido por Felipe II y mantenía bajo mínimos la Armada del Mar Océano (Thompson, 1981: 238-241), Duarte creía que, adicionalmente, la nueva fórmula potenciaría la construcción privada de vasos⁴².

Es complicado concluir si la propuesta del presidente de la Casa de la Contratación contentaba a la Universidad de Mareantes. Las intenciones de Duarte eran más bien otras y no es descabellado afirmar que detrás del arbitrio hubiera una agenda un tanto más sutil más allá del buen servicio a Felipe III. Por un lado, la economización en los preparativos de las armadas era una preocupación obvia para todo juez oficial de la Casa de la Contratación. En una época en que no estaba en vigor un asiento con el Consulado para la gestión de la avería, Duarte estaba dispuesto a involucrar intensamente a personas del Comercio —que no al Consulado en pleno— en la financiación del aparato militar, a cambio de cederle una gran cuota de dominio de los galeones de plata. En este sentido, es justo afirmar que Francisco Duarte estaba cumpliendo con su obligación. La iniciativa aseguraba que los despachos de las flotas no se interrumpiesen, garantizando que a la vuelta a España los galeones retornasen con los metales preciosos imprescindibles para el sostenimiento de los compromisos crediticios que la Monarquía tenía contraídos con la banca internacional (Álvarez Nogal, 1997).

Pero cabe cuestionarse si, a la par, el presidente de la Casa de la Contratación estaba armonizando el servicio al monarca con los intereses de su familia. El primo hermano de Francisco Duarte, Felipe Manrique, antiguo capitán de infantería del Tercio de Galeones y ahora factor de la Casa de la Contratación⁴³, contraía justo ese año de 1607 nupcias con la hija de Diego Álvarez Gaibor, ex cónsul (1601-1602) y justo en esas fechas prior (1607-1608) del Consulado de Cargadores a Indias (Heredia Herrera, 1985: 217-236; Díaz Blanco, 2012: 297-298). Como ha estudiado Alfonso Jesús Heredia López, los Manrique serían una de esas familias que ocuparon cargos de importancia en la Casa de la Contratación en la primera mitad del XVII. Como

42. Carta de Francisco Duarte a Felipe III. 12/7/1607. Sanlúcar. AGI, Indiferente, leg. 1123.

43. En torno a las facultades del factor, Fernández-López, 2018: 70-72.

otros oficiales de la Monarquía instalados en la institución hispalense, no dudaron en desarrollar fuertes vínculos con el Comercio, a pesar de las prohibiciones dirigidas a impedirlos (Heredia López, 2019: 514-537). En este sentido, Duarte y Manrique se asociaron con lo más granado de los cargadores.

Paradójicamente, en palabras de Felipe Manrique, había desposado con una Álvarez Gaibor con el objetivo de ejercer más acertadamente el oficio de factor⁴⁴. No es descartable que hubiese verdad en ello, ya que, como factor, una estrecha relación con un distinguido cargador como Diego Álvarez Gaibor podía facilitarle su labor en materia de provisión de equipos para los contingentes transatlánticos —aunque, en teoría, muchas de estas competencias habían pasado a recaer en la proveeduría general de armadas— (Heredia López, 2021: 178). Toda una declaración sobre el modo de concebir el cargo e insertarse dentro de la sociedad local por estos jueces oficiales⁴⁵.

La proposición de Francisco Duarte sedujo al Consejo y Junta de Guerra de Indias, decantándose por no pronunciarse en ningún sentido sin antes preguntar a aquellos personajes qué poseían un profundo saber del microcosmos de los galeones: Bernardino de Avellaneda (Mazín, 2021: 78-89), ex comandante de la Armada del Mar Océano, asistente de Sevilla y antecesor de Duarte en la presidencia de la Contratación (Schäfer, 2003: 361); al general Alonso de Chaves Galindo, al frente de la flota de Nueva España (Pérez-Mallaína, 2009: 159-172); Juan de Salas Valdés, jefe de la flota de Tierra Firme; al almirante Aparicio de Arteaga, también maestre de plata; y al actual capitán general de la Armada de la Guarda, Jerónimo de Portugal⁴⁶.

La interpelación a Bernardino de Avellaneda coincide con la idiosincrasia de este militar y hombre de estado en este tramo de su vida, «se acudía a él como informante, pero sobre todo como mediador de calidad entre grupos» (Mazín, 2021: 78-89). Tres de los militares cuestionados se opusieron frontalmente a tamaña concentración de poder en el galeón, reponiendo sesudas argumentaciones. Los hombres de mar, y menos los elementos más altos del escalafón de la Armada de la Guarda, eran todo menos inocentes en el fraude⁴⁷, atendiendo los interpelados particularmente al desequilibrio en el reparto de funciones que la norma comportaba. Avellaneda advirtió que ninguna persona sería capaz de acaparar tanto trabajo, aduciendo que los maestros de plata descuidarían su recepción del metal en Indias, fluyendo

44. Carta de Felipe Manrique a Felipe III. 30/12/1607. Sanlúcar. AGI, Indiferente, leg. 1123.

45. Para ahondar más en este tipo de conexiones relacionales entre la Casa de la Contratación y el Consulado, acúdase a Andújar Castillo, 2014: 47-73; Heredia López, 2021.

46. «A la Casa de la Contratación de Sevilla, que informe acerca del medio que se ha propuesto en lo que toca a los maestros de raciones». 2/9/1607. San Lorenzo. AGI, Indiferente, leg. 2497, lib. 9, fol. 40.

47. Carta de Miguel de Valdés a Felipe III. s. f. 43 grados en demanda de España. AGI, Indiferente, leg. 1123.

Tabla 1. Posicionamiento de los interpelados por la real cédula de 2 de septiembre de 1607 en cuanto a la unión de las capitanías de mar, maestrajés de plata y maestrajés de raciones.

	A favor de unir todas las profesiones	A favor de la unión de los maestrajés de plata y los de raciones	En contra de cualquier unión
Francisco Duarte	X		
Jerónimo de Portugal			X
Alonso de Chaves Galindo			X
Bernardino de Avellaneda			X
Aparicio de Arteaga		X	
Juan de Salas Valdés	X		
Diego Álvarez Gaibor, Rafael de Porras, Antonio de Montalvo		X	

Fuente: Elaboración propia con base en AGI, Indiferente, leg. 1123.

menos a España⁴⁸. Para Jerónimo de Portugal, la asunción de tareas manuales por los maestros de plata provocaría una devaluación de su ascendente, al confundirse con los capitanes de mar y, más si cabe, con los maestros de raciones. Y, en la línea de otros interrogados, tal concesión a un solo individuo incentivaría el fraude en vez de combatirlo⁴⁹.

Chaves Galindo pensaba que sería suficiente con que se puliese el sistema de rendición y comprobación de cuentas, sin transformaciones en la orgánica. Los contadores de la avería tardaban demasiado en tomar la cuenta de los maestros de raciones (Donoso Anes, 1996: 105), lo que obligaba a los segundos a sufrir las costas en el interín sin retribución alguna, espoleándoles a ilegalmente resarcirse en las navegaciones⁵⁰. Entre estos reputados marinos, únicamente Aparicio de Arteaga, a

48. Carta de Bernardino de Avellaneda a Felipe III. 18/9/1607. Sevilla. AGI, Indiferente, leg. 1123.

49. Carta de Jerónimo de Portugal a Felipe III. 17/9/1607. Sevilla. AGI, Indiferente, leg. 1123.

50. Carta de Alonso de Chaves Galindo a Felipe III. 12/9/1607. Sevilla. AGI, Indiferente, leg. 1123.

la sazón también maestre de plata, acogió favorablemente la vinculación exclusiva del maestraje de plata con el de raciones. Ambos cargos podrían ser ocupados por la misma persona, o el maestre de plata designar al de raciones, presentando la fianza exigida y, lo que es más importante, tomando a su cuenta cualquier merma y alcance o desajuste en la contabilidad de los bastimentos que se le hubieran proveído. Pero el experimentado Arteaga abogaba, como los anteriores, en que había que velar por la prevalencia de un sistema de contrapesos, un *checks and balances* naval que impidiese el recrecimiento de las malas praxis. El capitán de mar tenía que ser independiente, vigilante de que quien ostentase los maestrages de plata y raciones no defraudasen y contrabandearan en exceso⁵¹.

El único militar que se conformó con el reordenamiento auspiciado por el presidente de la Casa de la Contratación fue Juan de Salas Valdés, aunque imponiendo matices. A entender de Salas, era idóneo que la dotación de oficios corriese por asiento, impulsando a los asentistas a buscar fiadores ventajosos y fiables. Tales fiadores y las fianzas de rigor habrían de tener el visto bueno del Consulado y ser aprobados por los contadores de cuentas de la avería. Asimismo, los fiadores habrían de tener bienes raíces y posesiones reconocidas. Las mujeres de los fiadores también habrían de obligarse en las dichas fianzas, porque ya había ocurrido que cuando tocaba a sus esposos cubrir los desbalances de cuentas, estas habían tratado de exonerar las dotes matrimoniales⁵².

Mención aparte merece el parecer del prior y cónsules dirigentes del Consulado en 1607, Diego Álvarez Gaibor, Rafael de Porras y Antonio de Montalvo (Heredia Herrera, 1985: 217-236; Díaz Blanco, 2012: 297), ya que, coincidiendo con el posicionamiento de Aparicio de Arteaga, fue el que, en último término, convenció a la Monarquía⁵³. Fue reproducido por los jueces oficiales de la Contratación, Melchor Maldonado, Antonio López de Calatayud y el yerno del prior, Felipe Manrique, prescindiendo de la comparecencia de Duarte, probablemente a fin de evitar un conflicto de interés. Los dirigentes de la corporación de cargadores mostraron entusiasmo en que los maestros de plata —a fin de cuentas, muchas veces miembros de la Universidad de Mercaderes— acaparasen el maestraje de raciones o lo escogiesen entre sus socios o ayudantes. La medida daría autoridad al maestre de plata ante la gente de la nao y disuadiría la comisión de hurtos por la tripulación. Todavía más, sería una recompensa para todos los cargadores que veían embargadas sus naves para convertirlas en galeones de guerra. En cambio —y esto deja translucir

51. Carta de Aparicio de Arteaga a Felipe III. 11/9/1607. Sevilla. AGI, Indiferente, leg. 1123.

52. Carta de Juan de Salas Valdés a Felipe III. 10/9/1607. Sevilla. AGI, Indiferente, leg. 1123.

53. «[...] puesto que, en el año de 1607, se excusaron el Presidente y Jueces de hacer estos nombramientos, y el Consejo ordenó que el Maestre de plata de cada galeón lo fuese también de raciones, o nombrase quien lo sirviese», Veitia Linaje, *Norte de la Contratación...*, lib. II, Cap. X, Punto 3, 137.

una mayor sensibilidad por el Consulado de la comúnmente aceptada respecto a la integridad del aparato militar—, los cónsules se espantaron ante la propuesta de subsumir a los capitanes de mar bajo los maestros de plata. Concentrar dos de las tres profesiones era razonable, tres era una temeridad. Los capitanes de mar eran indispensables en la Armada de la Guarda, aunque estuvieran subordinados a los capitanes de infantería:

[...] habiendo oído a prior y cónsules, ha parecido que no conviene juntar estas plazas de capitán de mar y maestre de plata y de raciones, porque siendo precisamente necesario que el capitán de mar asista en la nao a verla aparejar y fornecer, y a todo lo demás que toca a su conservación, no lo puede hacer siendo maestre de plata en los puertos de las Indias. Porque ha de estar en tierra asistiendo a los registros, y a su negocio, que es procurar traer más plata por lo que interesa en ello. Y también se debe considerar encuentros y diferencias que suele haber entre el capitán de mar y el de infantería, de que se siguen muchos inconvenientes y de mucho riesgo. Lo cual estará más en su punto cuanto más calidad y mano tuviere el capitán de mar [...] ⁵⁴.

4. LOS CAMBIOS EN LA ORGÁNICA DE LOS GALEONES Y SU APLICACIÓN A TRAVÉS DE LOS ASIENTOS DE 1607 Y 1613

El Consejo y Junta de Guerra de Indias, siguiendo las recomendaciones del Consulado, los jueces oficiales de la Contratación sin su presidente, y Aparicio de Arteaga, se inclinaron parcialmente por implementar el plan de Francisco Duarte. Tal vez, porque los interrogados habían abrumadoramente abogado por la independencia de las plazas de capitanes de mar, para resguardar el equilibrio de poder en el galeón, o pensando que la concentración de tres de las cuatro profesiones era un plegamiento excesivo a favor del Comercio y en perjuicio de la Universidad de Mareantes. A finales de 1607 se presentó la oportunidad de aplicar la normativa, con el embargo y subsecuente asiento ⁵⁵ de tres de los cinco galeones de la Armada de la Guarda de 1608. La pérdida ocurrida en noviembre de 1605 a consecuencia del naufragio en los bajos caribeños de La Serrana y La Serranilla de cuatro galeones de plata de titularidad real mermó sensiblemente las existencias de unidades de guerra ⁵⁶.

54. Carta de Melchor Maldonado, Antonio de Calatayud y Felipe Manrique a Felipe III. 18/9/1607. Sevilla. AGI, Indiferente, leg. 1123.

55. Una descripción detallada de los procedimientos y criterios de embargo para uso militar en la Carrera de Indias, en Meehan Hermanson, 2003: 79-112.

56. En realidad, fueron cinco, pues otro quedó inutilizado en el duelo contra unas urcas neerlandesas. Pajuelo Moreno, 2021: 336-373.

Consiguientemente, Duarte suscribió en diciembre un contrato por el que los propietarios, Juan Mejía, Luis Ortiz y Martín Sáenz de Ubago, se comprometían a acondicionar los bajeles. En contrapartida, obtendrían el disfrute de la mitad de las cámaras de popa de sus respectivas naves, irían por maestros de plata y nombrarían a los maestros de raciones. En concreto, los contratantes habían de aderezar, efectuar las obras de carpintería y carenado, sin olvidar la dotación de la jarcia necesarias para acometer la singladura. A lo que habría que añadir las reparaciones que se terciasen en los puertos americanos⁵⁷. Toda una serie de requerimientos insoslayables y que, sin su intermediación, tendría que haber abordado directamente la Casa de la Contratación. Una especialista en los asientos de galeones de 1630 comenta que la cesión de navíos de guerra para la Armada de la Guarda era susceptible, sobre el papel, de ser un negocio positivo para los dueños de aquellos (Meehan Hermanson, 2003: 79-112). En esta línea, Duarte concertó con los poseedores de los galeones para el contingente de 1608 un sueldo de 12.000, 10.000 y 13.500 ducados⁵⁸, en función del tonelaje de la nave, y a desembolsar en tres tiempos por Gonzalo Pérez, pagador de la avería (Díaz Blanco, 2017: 471-492). Si se tiene presente que un galeón de propiedad real «puesto a la vela no vale menos de 50.000 ducados»,⁵⁹ se sobreentiende el éxito en los años venideros de este régimen de asientos y su dilatado devenir hasta el XVIII (Hernández Rodríguez, 2023: 141-174). Si bien en los contratos se explicitaba la prohibición a los dueños de embarcar mercaderías y pasajeros⁶⁰, Duarte sabía perfectamente el acuerdo tácito que asentaba con Mejía, Ortiz y Sáenz de Ubago, máxime cuando por sí solo, el rédito crematístico de los maestrajcs de plata estaba en el embarque de ida de mercaderías y traída de regreso de plata fuera de registro (Vila Vilar, 1997: 119-132; Álvarez Nogal, 2000: 139-160).

Con todo, más allá de los pormenores del asiento, quizás lo más resaltable sea el perfil de los asentistas. Sin demasiadas noticias de Juan Mejía, cuya carrera profesional da la impresión de haber sido eso, la de un maestro de naos⁶¹; tanto Luis Ortiz como Martín Sáenz de Ubago eran personalidades mucho más poliédricas,

57. Asiento tomado con los dueños de los galeones, Luis Ortiz, Juan Mejía y Martín Sáenz de Ubago. 4/12/1607. Sevilla. AGI, Indiferente, leg. 1123.

58. Asiento tomado con los dueños de los galeones, Luis Ortiz, Juan Mejía y Martín Sáenz de Ubago. 4/12/1607. Sevilla. AGI, Indiferente, leg. 1123.

59. Carta de Francisco Duarte a Felipe III. 12/7/1607. Sanlúcar. AGI, Indiferente, leg. 1123.

60. Asiento tomado con los dueños de los galeones, Luis Ortiz, Juan Mejía y Martín Sáenz de Ubago. 4/12/1607. Sevilla. AGI, Indiferente, leg. 1123.

61. «Registro de ida del navío *La Trinidad*, de 400 toneladas, maestre Juan Mexía, que salió del río Guadalquivir, con la flota del general Alonso de Chaves Galindo, para Nueva España». 1605. AGI, Contratación, leg. 1146B, n. 10. Nótese la discordia de tonelaje de La Trinidad en una y otra data.

navieros⁶² y, a la par, cargadores a Indias⁶³. Sáenz de Ubago, natural de Viana, en el reino de Navarra, fue, así, amén de un maestre de plata usual, fiador de otros colegas, mercader, dueño de naos —que no constructor—, asistente a las juntas del Consulado y administrador de varios asientos de la avería (Vila Vilar, 1997: 119-132). En 1620, era uno de los hombres de negocios afectados por la incautación forzosa del octavo de la plata y oro de particulares arribada a Sevilla en la Armada de la Guarda, preludio de las muchas operaciones de esta índole orientadas a sufragar la guerra en Europa⁶⁴. Pero es hartamente significativo que el mismísimo presidente de la Casa de la Contratación hubiera intentado, apenas unos meses antes, en contra de la opinión mayoritaria e infructuosamente, nombrar a hombres como estos capitanes de mar, cuando eran tratantes y no navegantes. Sin ir más lejos, en el castillo ducal de Sanlúcar se tenía un esbozo de Sáenz de Ubago como maestre de plata, glosándosele como «no es marinero»⁶⁵.

En 1607, los asentistas habían gozado de algunas de las prerrogativas de los capitanes de mar, como la mitad de las cámaras de popa, sin ser investidos como tales. Sin embargo, hay fuertes indicios de que, bajo la presidencia de la Contratación de Francisco Duarte, la cual se prolongaría hasta 1615 (Schäfer, 2003: 361), este oficial de capa y espada lograría hacer valer su voluntad. En 1610, en una relación de preparativos para la Armada de la Guarda de ese año, se citaban seis capitanes de mar yuxtapuestos a sus homólogos de infantería⁶⁶. La unión de oficios de capitanes de

62. «Registro de ida del navío *Nuestra Señora del Junca*, de 500 toneladas, maestre Luis Ortiz, que salió del río Guadalquivir, con la flota de Alonso de Chaves Galindo, para Nueva España». AGI, Contratación, leg. 1146B, n. 7.

63. Luis de Ortiz aparece como uno de los más de medio centenar de cargadores a Indias en 1621, «Cuenta del octavo de la plata, oro y reales que por su mandado se retuvo en la Casa de la Contratación de esta ciudad, de que tomó la dicha octava parte y mandó se entregase a los dueños las siete partes a quien manda volver el dicho octavo en moneda de vellón [...] en 2 de agosto de 1621 a las personas que son y la cantidad que han de haber [...]», AGI, Consulados, lib. 254.

64. «Cuenta del octavo de la plata, oro y reales que por su mandado se retuvo en la Casa de la Contratación de esta ciudad, de que tomó la dicha octava parte y mandó se entregase a los dueños las siete partes a quien manda volver el dicho octavo en moneda de vellón [...] en 2 de agosto de 1621 a las personas que son y la cantidad que han de haber [...]», AGI, Consulados, lib. 254. Un trabajo sobre esta requisa, que acabó convirtiéndose en un préstamo, en Díaz Blanco y Hernández Rodríguez, 2020: 27-74.

65. «Relación de los capitanes de infantería, y mar, entretenidos, y gentileshombres, gente de guerra y mar, personas particulares, y maestros de plata, que se embarcaron en la Armada [de la Guarda] que este año fue a las Indias a cargo del señor general don Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor». s.f. AGS, Varios-Medina Sidonia, leg. 81-3, fol. 114.

66. «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 importarán sus sueldos y bastimentos para su provisión en ocho meses de navegación». 20/12/1610. Sanlúcar. AGI, Indiferente, leg. 1127.

Tabla 2. Asentistas, galeones, tonelaje, forma de pago y montante total contratados en 1607 para la conformación de la Armada de la Guarda en 1608.

Asentista	Galeón	Tonelaje	1º tercio	2º tercio	3º tercio	Total (en ducados)
			Carena y obras de calafatería	Preparado	Tras el tornaviaje	
Luis Ortiz	Santa María del Juncal	768	4.000	4.000	4.000	12.000
Juan Mejía	La Trinidad	620	3.333	3.333	3.334	10.000
Martín Sáenz de Ubago	San Pedro	815	4.500	4.500	4.500	13.500

Fuente: Elaboración propia a partir de asiento tomado con los dueños de los galeones, Luis Ortiz, Juan Mejía y Martín Sáenz de Ubago, Sevilla, 4 de diciembre de 1607, AGI, Indiferente, leg. 1123.

mar, maestros de plata y de raciones enunciada sin retoques en 1607 era una realidad inapelable en la segunda década del XVII. Según el Consejo de Guerra, de un tiempo a esa parte, el sínodo había arrostrado una oleada de pretendientes a capitanes de mar ordinarios. Para los consejeros de guerra, esta súbita irrupción tenía, entre otras explicaciones, la de determinados individuos «haberlas comprado [naos] en Sevilla para navegarlas a las Indias»⁶⁷. Esto es, del modo que Duarte había pronosticado, los cargadores hispalenses, alentados por su designación como capitanes de mar y maestros de plata y raciones en contraprestación por el arrendamiento de sus naos, estaban adquiriendo en la Baja Andalucía bajeles de fábrica cantábrica (Meehan Hermanson, 2003: 79-112). Pero el Consejo de Guerra era incapaz de no transmitir sus reservas a Felipe III, porque los postulantes no refrendaban su solicitud con ninguna relación de servicios ni había ordenanzas que regulasen las capitanías de mar, «en los oficios de los secretarios de la Guerra ni en los contadores del sueldo de la Corte no hay razón de las calidades, servicios y méritos que deben tener las personas a quien se hubieren de dar estos títulos»⁶⁸. Para entonces, los asientos con los capitanes de mar habían de haberse armonizado con el asiento de la avería de 1608-1613⁶⁹.

La plasmación de las suspicacias del Consejo de Guerra queda verificada por la identidad, por ejemplo, de los arrendadores de los cinco galeones de la plata de

67. Consulta del Consejo de Guerra. 21/1/1613. Madrid. AGS, Guerra Antigua, leg. 3146.

68. Consulta del Consejo de Guerra. 21/1/1613. Madrid. AGS, Guerra Antigua, leg. 3146.

69. «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 Avería [...]». AGI, Contratación, leg. 4989B.

la Armada de la Guarda del general Lope Díez de Aux de Armendáriz de 1614⁷⁰. La elección de los galeones embargados y arrendados planteó contrariedades, obligando a cambiar las nóminas: Martín de Fuica, maestre de plata sin preparación náutica⁷¹; Juanes de Amezqueta y García de las Muñecas fueron sustituidos⁷². Los arrendadores definitivos fueron, en su mayoría, cargadores a Indias afines a la esfera del Comercio: salvo Juan Quintero y Juan Mejía, maestros de naos, los restantes, Juan de Chavarría, Pedro Martínez de Aldave y Gaspar de Vargas eran familiares para el gremio de mercaderes⁷³. El más fascinante, por el aura de defraudador y su ubicuidad, escalando múltiples puestos y copando cargos concernientes al aparato militar y universo comercial de la Carrera, es Vargas. No en balde, Gaspar de Vargas fue maestre de nao y naviero⁷⁴; maestre de plata⁷⁵; piloto mayor de la Armada de la Guarda, o sea, la máxima autoridad en navegación e itinerarios por detrás del general y almirante⁷⁶; pagador de la armada⁷⁷; capitán del Tercio de Galeones⁷⁸ y jefe de flotas (Pérez-Mallaína, 2007: 285-332). Pocos años más tarde del asiento de su galeón en 1613, Vargas participaba en las votaciones efectuadas para la elección de los consiliarios consejeros que colaborarían con los administradores del asiento

70. «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». 29/10/1613. Sevilla. AGI, Contratación, leg. 4794.

71. «Relación de los capitanes de infantería, y mar, entretenidos, y gentileshombres, gente de guerra y mar, personas particulares, y maestros de plata, que se embarcaron en la Armada [de la Guarda] que este año fue a las Indias a cargo del señor general don Luis Fernández de Córdoba y Sotomayor». s.f. AGS, Varios-Medina Sidonia, leg. 81-3, fol. 114.

72. «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». 9/10/1613. Sevilla. AGI, Indiferente, leg. 1131.

73. «Cuenta del octavo de la plata, oro y reales que por su mandado se retuvo en la Casa de la Contratación de esta ciudad, de que tomó la dicha octava parte y mandó se entregase a los dueños las siete partes a quien manda volver el dicho octavo en moneda de vellón [...] en 2 de agosto de 1621 a las personas que son y la cantidad que han de haber [...]», AGI, Consulados, lib. 254.

74. «Cuentas de maestros de 1599. Son las que dieron los que fueron en la armada de Nueva España del cargo del general Juan Gutiérrez Garibay». 1599. AGI, Contratación, leg. 3965.

75. «Autos de Juan Bautista Aris, vecino de Sevilla, con Gaspar de Vargas, maestre, sobre entrega de una partida de plata». 1609. AGI, Contratación, leg. 773.

76. «Autos sobre los bienes de Esteban Juanes, contra maestre, vecino de La Habana, casado con Isabel de los Ángeles, vecina de Sevilla, hijos Ana María y Tomás Lucas. Difunto abintestato en el mar. Albacea: el capitán Gaspar de Vargas, piloto mayor». 1607. AGI, Contratación, leg. 940B, n. 14.

77. «Cuentas de Gaspar de Vargas de 1616. Son las que dio de la armada del cargo de don Tomás de Larraspu». 1616. AGI, Contratación, leg. 3689.

78. Nombramiento. 10/12/1618. Madrid. AGI, Indiferente, leg. 2498, lib. 12, ff. 117r.-118v.

de la avería de 1618⁷⁹, del que formó parte (Vila Vilar, 1997:119-132), por lo que es evidente su conexión con el Consulado.

Al contrario que otros cargadores y maestros de plata metidos a capitanes de mar, no faltan las referencias a la soberbia aptitud naval de Vargas, lo que lo hacía bienamado en la Sevilla de los prolegómenos del XVII⁸⁰. Pero si era querido por una capa de la sociedad hispalense, era por el Comercio. En 1619, el doctor Pedro Marmolejo, sucesor de Francisco de Tejada en la presidencia de la Casa de la Contratación (1618-1621) (Schäfer, 2003: 361), culpabilizaba a Vargas de ser el cargador que más barras de plata traía fuera de registro. Merced al asiento de la avería de 1618, el Consulado se había garantizado el privilegio de nombrar a los maestros de plata y para los administradores del derecho de la avería, la inclusión de Vargas era innegociable a pesar de sus devaneos con el fraude⁸¹.

Meses antes de concertarse con Vargas el asiento de 1613, habían denunciado por fraude al empresario. Un marinero de la Armada de la Guarda daba cuenta al Consejo de Indias de que Gaspar de Vargas era de origen flamenco por ambos progenitores, vecino de Ayamonte y poseedor de una hacienda de más de 50.000 ducados. Anualmente, transportaba mercaderías y metales preciosos por valor de medio millón de ducados. Contraviniendo el monopolio castellano, Vargas llevaba por criado a un piloto, Lorenzo Bernal, «lo trae por marinero consigo», emparentado con franceses y encomendero de esta nación, que en cada travesía llevaba en los galeones «más de cincuenta fardos de ruán y más de 300 piezas de borlón, y no hay puntas que no lleven». El tal Bernal era testaferro de mercaderías fuera de registro valoradas en 1.000 ducados. Dichos devaneos de Vargas con el infrarregistro y el no registro indujeron a Felipe III a ordenar al licenciado Tomás de Morales, juez letrado de la Casa de la Contratación⁸², una pesquisa contra Vargas y una entrevista con el marinero deslenguado⁸³. La indagación judicial no fue óbice para que Duarte confiase en él integrándole en el elenco de asentistas de galeones y regándole de aprovechamientos.

79. «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». 03/03/1618. Sevilla. AGI, Indiferente, leg. 2498, lib. 12, ff. 38r.-66r.

80. «Lo que hay que proveer para remedio de las cargazones de la Armada», carta de Pedro Marmolejo a Felipe III. 28/1/1619. Sevilla. AGI, Indiferente, leg. 1140.

81. «Lo que hay que proveer para remedio de las cargazones de la Armada», carta de Pedro Marmolejo a Felipe III. 28/1/1619. Sevilla. AGI, Indiferente, leg. 1140.

82. Sobre la Sala de Justicia de la Casa de la Contratación y sus jueces letrados, véase, Fernández Castro, 2015.

83. Carta de Juan García a Felipe III. 22/3/1613. Sanlúcar. AGI, Indiferente, leg. 1131.

A decir verdad, Vargas, como los demás asentistas de galeones de 1607 o sus compañeros de 1613, constituían lo que David Parrott llama una *fiscal-mercantile elite* (Parrott, 2012: 213-214), es decir, un puñado de empresarios que intervenían en una multiplicidad de resortes de la Carrera. Eran cargadores, oficiales reales, compaginaban puestos consulares representativos y de gestión, alquilaban a la Corona bajeles de guerra y, sí, se excedían con el fraude. Se comportaban como empresarios militares, parcialmente pagados con un sueldo oficial de renta del galeón, y parcialmente pagados con la aceptación del comercio fuera de registro. Su polifacetismo recuerda poderosamente a la horizontalidad en los cargos que caracterizaba paralelamente a los capitanes neerlandeses, combinando las juntas de los almirantazgos y las directivas de las compañías comerciales por acciones (Brandon, 2012: 57-79). Que estos hombres de negocios se lucrasen a la sombra del aparato militar de la Carrera puede antojarse contradictorio, en la medida en que su infrarregistro socavaba *a priori* la avería, el derecho finalista y *ad valorem* cuyo gravamen sobre los metales preciosos y mercaderías soportaba la estructura y que por aquellas fechas corría por administración directa a manos de la Contratación (Céspedes del Castillo, 1945). Varios autores, refiriéndose, expresamente o no (Bertrand, 2011: 46-62), a un ámbito tan específico como es el de la Carrera de Indias, han mencionado que el fraude perpetrado por tantos en el corazón del comercio transatlántico era la salida lógica a los defectos estructurales dimanados del pretendido *monopolio compartido* e intensificados por la apetencia fiscal de la Corona (Acosta Rodríguez, 2004: 341-374; Díaz Blanco, 2012; Heredia López, 2021: 29-30). Las condiciones de los asientos suscritos por la Casa de la Contratación con Gaspar de Vargas, Juan Quintero, Juan de Chavarría, Pedro Martínez de Aldave y Juan Mejía revelan cuan consentido podía llegar a ser el fraude si una porción de los beneficios era reorientada a la supervivencia del engranaje defensivo.

Acotando el examen de los cinco asientos al contraído entre Vargas y Duarte, no cabe duda de que ambas partes, lejos de personificar objetivos contrapuestos, se necesitaban. Cuando el rey carecía de galeones, Vargas tenía uno, el *Nuestra Señora del Viaje*. También tenía el dinero con el que realizar las obras de carenado, aparejamiento, fortificación, carpintería, apertrechamiento, y jarcia, precisas para el mantenimiento de la nave de guerra en España e Indias a satisfacción del general de la Armada de la Guarda y los oficiales de la Contratación. Idénticamente a los asientos de 1607, Vargas aprobaba que en su galeón se embarcase una compañía de infantería del Tercio de Galeones, los artilleros y marineros, la artillería, municiones, bastimentos y demás artículos con los que abordar la travesía, todo ello a sueldo de la avería. Sería lícito afirmar, en síntesis, que, como asentista, su responsabilidad, de primeras, era la de mantener en buen estado el navío. Superficialmente, Vargas obtenía 5.300 ducados, sin importar el tonelaje, por el sueldo de su galeón, cifra considerablemente inferior al promedio de 11.833 ducados por el que rondó el sueldo de cada nave en 1607.

Las apariencias engañan. Por el contrario, el pacto con Gaspar de Vargas plasmaba la posición de estos empresarios ligados al Comercio en el sostenimiento del aparato militar. Y es que el margen de maniobra de cualquiera de los asentistas era grande. Vargas tenía la facultad de cobrar flete por el alojamiento de pasajeros en su galeón. Como venía siendo común, le era concedido el maestraje de plata y la capacidad de designación de su maestre de raciones, ganando el control sobre las dependencias a su cargo. Asimismo, cada galeón sería legalmente sobrecargado con 200 toneladas registradas «de ropa de caja», percibiendo el dueño de la nave 50 ducados de los propietarios de los textiles⁸⁴. Esta iniciativa, a tono con las expectativas del Consulado, había sido desestimada por la Monarquía años antes (Serrano Mangas, 1989: 292), y aun con la anuencia de Duarte, generó preocupación en el Consejo de Indias. La mercantilización de los espacios del galeón disminuiría su comportamiento en batalla⁸⁵. Continuando con los fletes, el rey autorizaba a que el lastrado de las naves fuera un aprovechamiento que sumar a la lista, metiendo hierro que *a posteriori* Vargas comercializaría en los puertos americanos. Por supuesto, Gaspar de Vargas adquiriría la capitanía de mar de su galeón, con el sueldo correspondiente. Teóricamente, estaría supeditado al capitán de infantería, pero con tal concentración de oficios, es cuestionable que la balanza de poder le fuera desfavorable. Sobre las cámaras, «los camarotes de sus naos han de ser la mitad para su comodidad y la mitad para el del piloto del dicho galeón»⁸⁶. Una distinción inane, puesto que los capitanes de mar solían reclutar al personal naval —que no a los soldados— de entre «marineros amigos y conocidos suyos y de su tierra»⁸⁷. Al admitir el asiento de su galeón, Vargas, en virtud de algunas minutas del Consejo de Indias, se embolsaba unos 18.800 ducados⁸⁸, un arrendamiento al que Madrid no opuso trabas. Ahora bien, lo concertado podía ser para él la punta del iceberg, pues Vargas conseguía el dominio de tres de los cargos más emblemáticos de un galeón de plata, inclusive la capitanía de mar, revistiendo sus acciones de la respetabilidad de que dotaba el pláacet real.

84. «Copia del asiento que se tomó con los cinco galeones que han de ir de armada el año que viene de 1614». 28/10/1613. Sevilla. AGI, Indiferente, leg. 2497, lib. 10, ff. 300v.-310r.

85. Carta del Consejo de Indias a la Casa de la Contratación. 02/10/1613. Madrid. En «Copia del asiento que se tomó con los cinco galeones que han de ir de armada el año que viene de 1614». 28/10/1613. Sevilla. AGI, Indiferente, leg. 2497, lib. 10, ff. 300v.-302v.

86. «Copia del asiento que se tomó con los cinco galeones que han de ir de armada el año que viene de 1614». 28/10/1613. Sevilla. AGI, Indiferente, leg. 2497, lib. 10, ff. 300v.-310r.

87. Carta de Luis de Córdoba y Sotomayor a Felipe III. 08/5/1605. Sanlúcar. AGI, Indiferente, leg. 1121.

88. «Aprovechamientos de los maestros». s.f. AGI, Indiferente, leg. 1131.

Tabla 3. Granjerías otorgadas a los dueños de los galeones de la Armada de la Guarda de 1614 como capitanes de mar, maestros de plata y de raciones merced al asiento de 1613.

Concepto	Cantidad (ducados)
Sueldo del galeón	5.300
Flete de 200 toneladas (a 50 ducados)	10.000
Maestraje de plata	1.500
Flete de 2.000 quintales de hierro y lastre	1.000
Aprovechamiento de pasajeros	1.000
Total	18.800

Fuente: Elaboración propia con base en «Aprovechamientos de los maestros». s.f. AGI, Indiferente, leg. 1131.

5. CONCLUSIONES

Las líneas precedentes se propusieron ahondar en los debates alrededor del gobierno de los galeones españoles de la Carrera de Indias, cuya complejidad rebasa la simple orgánica naval. En la Carrera de Indias, la pugna entre los capitanes de infantería y los de mar —sin desentenderse de las ambiciones de maestros de plata y maestros de raciones— suponía algo más que una competición entre soldados aristócratas y profesionales manuales del mar. Era una controversia en la que se decidía el margen de rédito económico dependiendo del nivel de acceso a los espacios interiores de un vehículo para el contrabando, el infrarregistro y el no registro como era cualquier galeón de la Armada de la Guarda. Lógicamente, el desempeño militar y la seguridad naval nunca fueron factores fuera de la ecuación para los oficiales reales y marinos hispanos. Es sintomático que la mayoría de los militares interrogados en 1607 propugnasen la separación —y preservación— de las capitánías de mar, los maestrages de plata y de raciones. Pero, si se examina más de cerca esta convincente retórica profesional, no es imposible atisbar que estos discursos disfrazaban tribulaciones crematísticas y sectoriales más prosaicas.

Desde la derogación de las capitánías de mar en 1607 hasta su posterior restablecimiento hacia aproximadamente 1610, el eje de la polémica fue eminentemente económico y financiero, marcado por un contexto de crisis. Los capitanes de mar se suprimieron en la Carrera de Indias en 1607 en aras de aliviar el gasto defensivo e invocando al ahorro, y se volvieron después a recuperar a causa de los problemas logísticos y de financiación. A la Casa de la Contratación le interesó mucho menos dotar a los galeones de autoridades avezadas en el arte de marear que promover como capitanes de mar a maestros de plata sacados de las filas del Comercio, los cuales sufragarían parte del esfuerzo bélico.

Protagonistas de estos eventos son, sin duda, la Casa de la Contratación y los sujetos repasados relacionados con la corporación de mercaderes, el Consulado de Cargadores a Indias. Recientes estudios han subrayado que la almoneda de oficios de la Contratación desatada durante el valimiento de Olivares propició la infiltración en esta institución de los hombres del Consulado y sus parentelas (Heredia López, 2021). Esta dinámica, y la suscripción de asientos para el arrendamiento de la avería y el apresto de las armadas, habrían erosionado el aparato militar e intensificado el fraude y la corrupción, puesto que sus administradores habrían sido los primeros interesados en conculcar ese derecho. (Serrano Mangas, 1989: 292-293; Heredia López, 2021: 53-87 y 206).

Sin embargo, merced a lo expuesto, en el siglo XVII⁸⁹, las conexiones entre el Comercio y la administración de la Carrera no se circunscribían tan solamente a periodos en que funcionaban los arrendamientos del derecho de la avería. Y es que, como se ha comprobado, estas concomitancias era una realidad en momentos como finales de 1607 o las postrimerías de 1613, cuando no funcionaban asientos de la avería. En tales intervalos, la Casa de la Contratación o, más concretamente, Francisco Duarte, acudió a empresarios interrelacionados con las esferas del Comercio, empeñado en atraerlos a compartir la «carga» del sostenimiento de la defensa transoceánica. La desventura de Francisco Duarte y su primo, Felipe Manrique, emparentados con Diego Álvarez Gaibor, no fue reprendida contemporáneamente por Madrid, aunque el Consejo de Guerra sí cuestionó tímidamente la aptitud de los empresarios reconvertidos en capitanes de mar. Tampoco parece que trascendieran protestas institucionales del Consulado como ente independiente, a pesar de que los privilegios dados a unos pocos hombres de negocios bien situados tal vez fueran contemplados por otros comerciantes ajenos a los contratos estudiados como una forma de exclusivismo perjudicial. Seguramente, la negativa en bloque de prior y cónsules en 1607 a brindar a los maestros de plata y maestros de raciones las capitanías de mar también obedeciera al sentir de muchos de los cargadores de la corporación. Después de todo, el Consulado, como cuerpo interlocutor del Comercio, no era una entidad monolítica.

Asientos como los de 1607 y 1613, así como la efímera reimplantación de las capitanías de mar concentradas con otras profesiones, vienen a testimoniar que la Monarquía, circunstancialmente, estaba a dispuesta a disimular el fraude en pro de un objetivo más amplio, la viabilidad del aparato militar y, por extensión, de la Carrera de Indias en su conjunto. Pero esa relajación no tenía por qué dilatarse *sine die*. La visita y presidencia de la Casa de la Contratación por el licenciado Francisco de Tejada (1615-1618) (Díaz Blanco, 2009: 127-139), seguida por la presidencia de Pedro Marmolejo (1618-1621), observaron una persecución más firme contra el

89. Para el XVI, algunas pruebas de estas interdependencias en Acosta Rodríguez, 2004: 341-374.

fraude operado por medio de los galeones. Tejada, como se vio, se atrevió a discutir las ganancias de los capitanes hacia 1618; y Pedro Marmolejo acusó a Gaspar de Vargas de traer barras de plata fuera de registro en 1619. La visita de Tejada investigó a Francisco Duarte y, como mínimo, se cobró una víctima de su círculo, Felipe Manrique, quien sería suspendido de su cargo de factor por un año⁹⁰.

Entonces, ¿habría que hacer una valoración positiva o negativa de las modificaciones en los cargos de los galeones y, por ende, de los asientos de 1607 y 1613? No en vano, como se ha indicado, el impacto de los más amplios asientos de la avería en la integridad, calidad y viabilidad del engranaje defensivo de la Carrera ha sido interpretado por la historiografía como negativo. Consenso motivado, parcialmente, por el influjo que entre la historiografía española ha tenido la obra de I. A. A. Thompson, 1981, para quien los asientos siempre fueron sinónimo de declive militar y administrativo. La respuesta en este caso ha de ser compleja y cargada de matices. Unos oportunos hombres de negocios ofrecieron, en un contexto difícil, sus bajeles para la constitución de la Armada de la Guarda, a cambio de un espacio de carga preferencial en los mismos. Su concurrencia garantizó —al regresar con los metales preciosos del rey— la marcha del estado fiscal-militar de los Habsburgo españoles y la protección de los cargamentos privados del resto de comerciantes.

Con todo, esta suerte de contratos anunció una de las disfuncionalidades experimentadas por la Carrera de Indias en las décadas subsiguientes: estimuló la cargazón de mercaderías fuera de registro en los galeones de guerra, desplazando a las naos mercantes, una dinámica que, con el paso de los años, se volvería en contra de la satisfacción del derecho de la avería y la financiación del dispositivo naval y militar de esta ruta transoceánica. Tampoco ha de olvidarse que la negociación de los asientos, aunque aprobada por Madrid, discurrió bilateralmente entre unos elementos concretos. La Casa de la Contratación, con su presidente a la cabeza, Francisco Duarte —cuya actividad sería sometida a escrutinio por su sucesor—, emparentado con el prior del Consulado. Y unos contratistas navales distinguidos, muchas veces involucrados en los asientos de la avería y su administración, y que solían gozar de una buena relación con la dirección de aquella corporación. Futuras investigaciones habrán de esclarecer si este tipo de asientos favorecían, por encima de todo, a unos grupos dentro del Comercio muy definidos, quienes, merced a sus excelentes conexiones con los oficiales reales, poder económico y posición preferente en el seno del Consulado, podían sacar ventaja accediendo a los galeones en un escenario de crisis en los intercambios transatlánticos. Unos empresarios que habrían alcanzado un vehículo para sus negocios adonde otros colegas del Comercio les era imposible llegar.

90. «Para que el señor don Antonio Manrique prosiga su ejercicio de factor por el tiempo S. M. fuere servido». 17/8/1621. Sevilla. AGI, Contratación, leg. 5785, lib. 1, fol. 27v.

6. BIBLIOGRAFÍA

- Acosta Rodríguez, A. (2004). Intereses privados en la administración de la Monarquía: la Casa de la Contratación, 1503-1535. En E. Vila Vilar, A. Acosta Rodríguez *et alii* (coords.), *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*. Sevilla: CSIC-US, 341-374.
- Álvarez Nogal, C. (1997). *El crédito de la Monarquía Hispánica en el reinado de Felipe IV*. Valladolid: Junta de Castilla y León.
- Álvarez Nogal, C. (2000). Los maestros de plata durante el reinado de Felipe IV. Nombres y beneficios. En A. Gutiérrez Escudero y A. I. Martínez Ortega (coords.), *Ciencia económica y política en Hispanoamérica colonial*. Madrid: CSIC, 139-160.
- Andújar Castillo, F. (2014). La Casa de Contratación de Sevilla y la venalidad de los cargos (1634-1717). En F. Núñez Roldán y M. Gamero Rojas (coords.), *Entre lo real y lo imaginario*. Sevilla-Huelva: US-Universidad de Huelva, 47-73.
- Bertrand, M. (2011). Viejas preguntas, nuevos enfoques: la corrupción en la administración colonial española. En F. Andújar Castillo y M. M. Felices de la Fuente (coords.), *El poder del dinero: ventas de cargos y honores en el Antiguo Régimen*. Madrid: Siglo XXI, 46-62.
- Bonialian, M. A. (2019). *La América española: entre el Pacífico y el Atlántico. Globalización mercantil y economía política 1580-1840*. México: El Colegio de México.
- Borrego Plá, M.C. (1985). Los Hermanos de la Universidad de Mareantes de Sevilla en el siglo XVII. En B. Torres Ramírez y J. J. Hernández Palomo (coords.), *Andalucía y América en el siglo XVII*, I. La Rábida: CSIC-EEHA, 237-254.
- Brandon, P. (2012). Global power, local connections: The Dutch admiralties and their supply networks. En R. Harding y S. Solbes Ferri (coords.), *The contractor state and its implications, 1659-1815*. Las Palmas de Gran Canaria: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 57-79.
- Bruijn, J. R. (2018). *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*. Liverpool: Liverpool University Press.
- Cano, T. (2019). *Arte para fabricar, fortificar y aparejar naos de guerra y mercante*. Valladolid: Maxtor [1611].
- Capp, B. (1989). *Cromwell's Navy. The Fleet and the English Revolution, 1648-1660*. Oxford: Clarendon Press.
- Carrasco Vázquez, J. A. (2004). Los conversos lusitanos y la Unión Ibérica: oportunidades y negocios. El caso de Juan Núñez Correa. En J. Contreras Contreras, A. Alvar Ezquerro y J. I. Ruíz Rodríguez (coords.), *Política y cultura en la época moderna: (cambios dinásticos, milenarismos, mesianismos y utopías)*. Alcalá de Henares: Universidad de Alcalá, 763-774.
- Céspedes del Castillo, G. (1945). *La avería en el comercio de Indias*. Sevilla: US-EEHA.
- Davies, J. D. (1991): *Gentlemen and Tarpaulins. The Officers and Men of the Restoration Navy*. Oxford: Oxford University Press.
- Díaz Blanco, J. M. (2009). La comisión de don Francisco de Tejada en Sevilla. En I. Dubert García, H. Sobrado Correa, O. Rey Castelao *et alii* (coords.), *El mar en los siglos modernos*, II. Santiago: Xunta de Galicia, 127-139.

- Díaz Blanco, J. M. (2012). *Así trocaste tu gloria. Guerra y comercio colonial en la España del siglo XVII*. Valladolid-Madrid: IUHS-Marcial Pons.
- Díaz Blanco, J. M. (2017). Servicio al rey y progreso social en el siglo XVII: los oficiales de la avería en la Casa de la Contratación. En E. García Hernán y D. Maffi (coords.), *Estudios sobre guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica: guerra marítima, estrategia, organización y cultura militar (1500-1700)*. Madrid: Albatros, 471-492.
- Díaz Blanco, J. M. y Hernández Rodríguez, A. J. (2020). La negociación asimétrica en la Carrera de Indias: ¿cómo interpretar el «octavo» de la plata de 1620? En G. 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-Conacyt, 27-74.
- Díaz Blanco, J. M. y Hernández Rodríguez, A. J. (2021). Las Juntas fuera de la Corte. Una perspectiva desde la Sevilla del XVII. *Memoria y civilización: anuario de historia*, 24, 23-45.
- Dominguez Ortiz, A. (1985). La quiebra de Domingo Ypeñarrieta, maestre de plata. *Archivo hispalense: Revista histórica, literaria y artística*, 68 (207-208), 405-418.
- Donoso Anes, R. (1996). *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: US.
- Elias, N. (1950). Studies in the Genesis of the Naval Profession. *The British Journal of Sociology*, 1 (4), 291-309.
- Elias, N. (2007). *The Genesis of the Naval Profession*. Dublín: University College Dublin Press.
- Fernández Castro, A. B. (2015). *Juzgar las Indias. La práctica de la jurisdicción de los oidores de la Audiencia de la Casa de la Contratación (1583-1598)*. Florencia: European University Institute. Tesis Doctoral Inédita.
- Fernández-López, F. (2018). *La Casa de la Contratación. Una oficina de expedición documental para el gobierno de las Indias (1503-1717)*. Sevilla-Zamora: US-El Colegio de Michoacán.
- Feros, A. (2002). *El duque de Lerma: realeza y privanza en la España de Felipe III*. Madrid: Marcial Pons.
- García-Baquero González, A. (2002). *Andalucía y la Carrera de Indias (1492-1824)*. Granada: Universidad de Granada.
- García Garralón, M. (2007). *La Universidad de Mareantes de Sevilla (1569-1793)*. Sevilla: Diputación Provincial.
- Gil Martínez, F. (2016). Los maestros de plata de la Carrera de Indias durante el periodo de Olivares. En J. J. Iglesias Rodríguez y J. J. García Bernal (coords.), *Andalucía en el mundo atlántico moderno: agentes y escenarios*. Madrid: Sílex, 243-264.
- Glete, J. (2000). *Warfare at sea, 1500-1650. Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*. Oxford-Nueva York: Routledge.
- Glete, J. (2002). *War and the State in Early Modern Europe. Spain, the Dutch Republic and Sweden as fiscal-military states, 1500-1660*. Oxford-Nueva York: Routledge.

- Goodman, D. (2001). *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*. Barcelona: Península.
- Graves, R. (1949). *The Islands of Unwisdom*. Nueva York: Doubleday.
- Gutiérrez Lorenzo, M. P. (1993). *De la Corte de Castilla al virreinato de México: El Conde de Galve (1653-1697)*. Madrid: Premio de Investigación «Layna Serrano».
- Heredia Herrera, A. (1985). Los dirigentes oficiales del Consulado de Cargadores a Indias. En B. Torres Ramírez y J. J. Hernández Palomo (coords.), *Andalucía y América en el siglo XVII*, I. La Rábida: EEHA-Universidad Hispanoamericana Santa María de La Rábida.
- Heredia López, A. J. (2019). Los comerciantes a Indias y la Casa de la Contratación: vínculos y redes (1618-1644). *Colonial Latin American Review*, 28 (4), 514-537.
- Heredia López, A. J. (2021). *El control de la corrupción en la Monarquía Hispánica. La Casa de la Contratación (1642-1660)*. Sevilla: US.
- Heredia López, A. J. (2022). La Casa de Contratación y el fraude en el comercio indiano a mediados del siglo XVII. *Ohm: Obradoiro de Historia Moderna*, 31.
- Hernández Rodríguez, A. J. (2021). El alojamiento de soldados del Tercio de Galeones en Andalucía (1600-1615). En J. J. Iglesias Rodríguez, J. J. García Bernal *et alii* (coords.), *Ciudades atlánticas del sur de España: la construcción de un mundo nuevo (siglos XVI-XVIII)*. Sevilla: US, 209-224.
- Hernández Rodríguez, A. J. (2023). Contractor state, Carrera de Indias y militares-empresarios en la segunda mitad del siglo XVII. *Anuario de Estudios Americanos*, 80 (1), 141-174.
- Hernández Rodríguez, A. J. (en prensa). ¿Defraudadores convenientes? Una reflexión sobre las prácticas ilícitas de los militares de la Carrera de Indias en la segunda mitad del siglo XVII. En R. Gálvez Martín y M. Giménez Carrillo (eds.), *Dinámicas de corrupción en el Mundo Ibérico (ss. XVI-XVIII): redes, vínculos y percepciones de un fenómeno transversal*. Almería: Universidad de Almería.
- Lamikiz, X. (2023). Fiscalidad y fraude en la reactivación de la Carrera de Indias, 1660-1700. En R. Lanza García (ed.), *Los dineros de la Corona. Finanzas y cambio fiscal en la Monarquía Hispánica (siglos XVI-XVII)*. Granada: Comares: 213-248.
- Mazín, O. (2021). Arquetipo de actuación y trayectorias cortesanas. Los condes de Castrillo. *Tiempos modernos: Revista Electrónica de Historia Moderna*, 11 (43), 78-89.
- Meehan Hermanson, P. (2003). Criterios y procedimientos para la elección de navíos insignia: el caso de «Nuestra Señora del Juncal», capitana de la flota de la Nueva España de 1630. En F. Trejo Rivera (coord.), *La flota de la Nueva España 1630-1631. Vicisitudes y naufragios*. México: INAH, 79-112.
- Navarro García, L. (2004). La casa de la Universidad de Mareantes de Sevilla (Siglos XVI y XVII). En E. Vila Vilar, A. Acosta Rodríguez *et alii* (coords.), *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*. Sevilla: CSIC-US, 743-760.
- O'Donnell y Duque de Estrada, H. (2013). Función militar en las flotas de Indias. En H. O'Donnell y Duque de Estrada (coord.), *Historia militar de España. Edad Moderna I. Ultramar y la marina*. Madrid: Ministerio de Defensa, 89-119.

- Oliva Melgar, J. M. (2005). La metrópoli sin territorio. ¿Crisis del comercio de Indias en el siglo XVII o pérdida del control del monopolio? En C. Martínez Shaw y J. M. Oliva Melgar (eds.), *El sistema atlántico español (siglos XVII-XIX)*. Madrid: Marcial Pons, 19-74.
- Pajuelo Moreno, V. (2021). *La Armada de la Guarda. Defensa y naufragio en la Carrera de Indias*. Madrid: CSIC-Universidad de Sevilla, Diputación.
- Parrott, D. (2012). *The Business of War. Military Enterprise and Military Revolution in Early Modern Europe*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Pérez-Mallaína, P. E. (2007). Generales y almirantes de la Carrera de Indias. Una investigación pendiente. *Chronica nova: Revista de historia moderna de la Universidad de Granada*, 33, 285-332.
- Pérez-Mallaína, P. E. (2009). El general de la Carrera de Indias Alonso de Chaves Galindo (1573-1608). En L. C. Álvarez Santaló (coord.), *Estudios de historia moderna en homenaje al profesor Antonio García-Baquero*. Sevilla: US, 159-172.
- Pérez-Mallaína, P. E. (2021). *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*. Sevilla: Diputación [1992].
- Pérez-Mallaína, P. E. (2022). 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), 251-286.
- Rahn Phillips, C. (1991). *Seis galeones para el rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII*. Madrid: Alianza.
- Rodríguez Hernández, A. J. y Díaz Ordóñez, M. (2020). El reclutamiento militar en España a comienzos del siglo XVII (1600-1625): problemas y soluciones. *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 50 (2), 263-286.
- Salas Almela, L. (2002). *Colaboración y conflicto. La Capitanía General del Mar Océano y Costas de Andalucía, 1588-1660*. Córdoba: Universidad de Córdoba.
- Sánchez Martínez, A. (2010a). 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), 607-632.
- Sánchez Martínez, A. (2010b). Los métodos pedagógicos de la Corona para disciplinar la experiencia de los navegantes en el siglo XVI. *Anuario de Estudios Americanos*, 67 (1), 133-156.
- Schäfer, E. (1945). La Universidad de los Mareantes de Sevilla y su intervención en el viaje de las flotas a las Indias. *Archivo hispalense: Revista histórica, literaria y artística*, 5 (14), 271-285.
- Schäfer, E. (2003). *El Consejo Real y supremo de las Indias. Su historia, organización y labor administrativa hasta la terminación de la Casa de Austria*, T. I. Valladolid-Madrid: Junta de Castilla y León-Marcial Pons [1947].
- Segovia Salas, R. (2007). La Armada de la Guarda de la Carrera de Indias de don Luis Fernández de Córdoba. En H. Calvo Stevenson y A. Meisel Roca (eds.), *Cartagena de Indias en el siglo XVII*. Cartagena: Banco de la República, 157-203.
- Serrano Mangas, F. (1989). *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*. Madrid: Banco de España.

- Solbes Ferri, S. y Harding, R. (2012). *The Contractor State and its implications, 1659-1815*. Las Palmas de Gran Canaria: Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- Thompson, I. A. A. (1981). *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias*. Barcelona: Crítica.
- Trejo Rivera, F. (2020). Trabajar y morir en el mar: la tripulación del navío «Nuestra Señora del Juncal», 1631. En F. Castro e I. M. Povea Moreno (coords.), *Los oficios en las sociedades indianas*. México: UNAM-INAH, 185-210.
- Valdez-Bubnov, I. (2022). 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 I. Valdez-Bubnov, A. Díaz Paredes, A. J. Rodríguez Hernández (coords.), *Armamento y globalización en la monarquía hispana (siglos XVI-XVIII)*. México: UNAM, 17-57.
- Varachaud, M. C., Vergé-Franceschi M. y Zysberg A. (1992). Qui étaient les capitaines de vaisseau du Roi-Soleil. *Revue Historique*, 287 (2), 311-338.
- Veitia Linaje, J. de (1672). *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Sevilla: Juan Francisco de Blas, 1672.
- Vila Vilar, E. (1997). Los maestros de plata: Un resorte de poder en el comercio con Indias. En M. J. Sarabia Viejo et alii (eds.), *Entre Puebla de los Ángeles y Sevilla*. Sevilla: US, 119-132.
- Williams, P. (2017). «Captains of both professions». Maritime and military capabilities in the fleets of Spain, 1650-1700. En E. García Hernán y D. Maffi (coords.), *Estudios sobre guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica: guerra marítima, estrategia, organización y cultura militar (1500-1700)*. Madrid: Albatros, 225-248.