

Contractor State, Carrera de Indias y militares-empresarios en la segunda mitad del siglo XVII*

Contractor State, Career of Indies and Military-Entrepreneurs in the Second Half of the 17th Century

Alfonso J. Hernández Rodríguez

Universidad de Sevilla, España / aherrod94@us.es
ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0003-3394-2195>

El presente artículo pretende explorar, insertándose en los debates en relación con el contractor state y la persistencia del sector privado en el negocio de la guerra, la función ejercida por los militares-empresarios de la Carrera de Indias como contratistas involucrados en la financiación y apresto del aparato militar en la segunda mitad del siglo XVII. Estas actividades, las cuales se ponen en conexión con la etapa anterior, fueron esenciales para la supervivencia de la Carrera el resto del siglo.

PALABRAS CLAVE: *Contractor State*; Carrera de Indias; sistema de armadas y flotas; militares-empresarios; Monarquía Hispánica; siglo XVII.

This article intends to explore, inserting itself in the debates in relation to the contractor state and the persistence of the private sector in the business of war, the function exercised by the military-entrepreneurs of the Carrera de Indias as contractors involved in the financing and preparation of the military structure in the second half of the 17th century. These activities, which are linked to the previous period, were essential for the survival of the Career of Indies for the rest of the century.

KEYWORDS: *Contractor State*; Career of Indies; *Armadas* and *Flotas* System; Military-Entrepreneurs; Hispanic Monarchy; 17th Century.

CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO / CITATION: Hernández Rodríguez, Alfonso J., «*Contractor State*, Carrera de Indias y militares-empresarios en la segunda mitad del siglo XVII», *Anuario de Estudios Americanos*, 80, 1, Sevilla, 141-174. <https://doi.org/10.3989/aeamer.2023.1.05>.

* El presente trabajo forma 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 los revisores anónimos sus consejos y sugerencias a fin de mejorar el texto inicial.

Introducción

Invariablemente de si estamos o no de acuerdo con la integridad de postulados sostenidos por los defensores de la denominada *military revolution*,¹ no cabe duda de que una de las discusiones que más atención ha concitado entre los estudiosos en las últimas décadas ha sido la tesis de la construcción del estado como consecuencia de los cambios acaecidos en la forma de librar la guerra entre los siglos XVI al XVIII. De acuerdo con una corriente que hunde sus raíces en los escritos de Otto Hintze y Max Weber,² a lo largo de la Edad Moderna, la necesidad de movilizar recursos bélicos habría provocado la progresiva laminación de los privilegios locales, la implementación de complejas estructuras burocráticas y el monopolio de la violencia por parte del incipiente estado.³ En 1989, Brewer acuñó el célebre concepto de *fiscal-military state*,⁴ con el cual él y los que le siguieron han subrayado los múltiples cambios administrativos y fiscales aplicados por toda suerte de estructuras políticas a fin de obtener ingresos eficientemente y con el mayor grado posible de consenso político y social.⁵

Complejizando el debate, ya bastante antes Irving Anthony A. Thompson había percibido hasta qué punto los conflictos que azotaron a la Monarquía en el XVII, lejos de robustecer el poder central, habían intensificado el papel intermediario de las oligarquías locales.⁶ Recientemente, nuevas aproximaciones a la problemática se han focalizado no ya en cómo monarquías y repúblicas recaudaban dinero y acaparaban recursos, sino en la manera en que lo empleaban y gastaban. A fin de detraer dinero, hombres y pertrechos del territorio, la dialéctica entre los diversos actores e instituciones estuvo más marcada por la cooperación, la negociación y la coordinación que por la imposición.⁷ Cada vez más, es evidente la absoluta compatibilidad entre el incremento de las infraestructuras estatales con el apoyo y pervivencia de la iniciativa privada en el transcurso de la modernidad. El concepto de *contractor state* y los estudios en torno a él destacan la dependencia de estos primitivos estados, principales demandantes de bienes y servicios gracias a sus ganancias fiscales, de un amplio abanico

1 Parker, 1988; Rogers, 2018 [1995].

2 Hintze, 1975, 178-215; Weber, 1952, 66-67.

3 Thompson, 1998, 279-306.

4 Brewer, 1989.

5 Glete, 2002. Valdez-Bubnov, 2011. Yun-Casalilla, *et al.*, 2012. Torres Sánchez, 2013a.

6 Thompson, 1981.

7 Torres Sánchez, 2013b.

de contratistas privados con objeto de proveerse de los instrumentos con los que levantar ejércitos y armadas.⁸ Unos empresarios de la guerra cuyo papel en la evolución militar de Occidente se habría prolongado hasta fines del XVIII. No obstante, tal y como han indicado Torres Sánchez, Parrott o, últimamente, Maréchaux,⁹ es en realidad todavía muy poco lo que se sabe acerca de las formas de acceso al capital de estos empresarios. Desconocidas son sus formas de operar en unos escenarios complejos, caracterizados por multiplicidad de agentes y conectados transnacionalmente.¹⁰ Precisamente, hace poco Wilson y Klerk han enunciado el concepto de *fiscal military hub*,¹¹ enfatizando la importancia de determinados espacios y ciudades, a lo que contempla como auténticos centros o nodos en los que confluían hombres de negocios y rutas esenciales para la articulación de los estados fiscales-militares, y cuyo alcance y ramificaciones iba más allá de los porosos límites impuestos por aquellos mismos estados.

El presente artículo pretende vincular estos fértiles debates a un contexto singular, el aparato militar de la Carrera de Indias en la segunda mitad del siglo XVII. Un periodo, por cierto, que diversos especialistas convienen en que no ha recibido suficiente atención.¹² Más allá de su inherente función defensiva, las armadas indianas de la Monarquía eran conectores imperiales.¹³ En el caso concreto de las de la Carrera, la importancia de su engranaje militar queda atestiguada en su funcionalidad como transporte de tropas, oficiales reales, información, azogue, productos de gran valor como tinturas o, por supuesto, metales preciosos imprescindibles para materializar la proyección exterior.¹⁴ Con excepciones, la historiografía sobre la «tesis en torno a la construcción del estado y el papel de la guerra», tan preocupada por la irrupción de los ejércitos terrestres, no se ha visto tan atraída por la guerra en el océano.¹⁵ Cabe destacar la ineludible obra *Guerra y decadencia* del propio Thompson. En un capítulo homónimo de esta, el historiador británico rastreó la evolución de la mayor unidad naval de la Monarquía, la Armada del Mar Océano, tomándola como ejemplo de su tesis acerca del declive estatal producto de la descentralización y la privatización.¹⁶ Un

8 Solbes Ferri y Harding, 2011. Parrott, 2012. Torres Sánchez, 2016.

9 Maréchaux, 2020a.

10 Crespo Solana, 2009 y 2011. Herrero Sánchez y Kaps, 2017.

11 Wilson y Klerk, 2022.

12 Lamikiz, 2011; Díaz Blanco, 2018.

13 Maréchaux, 2020b.

14 Díaz Blanco, 2017.

15 Janžekovič, 2020.

16 «La Armada del Mar Océano», en Thompson, 1981, 227-253.

déficit este que se puede extrapolar a la tradición historiográfica de la Carrera de Indias. Pese a su naturaleza trascendental y a la existencia de excelentes obras sobre sus fuerzas navales en conjunto,¹⁷ persiste la sensación de que se puede profundizar más en las relaciones entre las instituciones reales y las contratas privadas destinadas al mantenimiento del sistema de armadas.¹⁸ En las siguientes páginas se pretende resituar a los «militares-empresarios» como parte activa en el marco de las transformaciones estructurales, logísticas y financieras experimentadas por la Carrera de Indias desde los años cuarenta en adelante. Como se verá, estos militares-empresarios se vieron involucrados en contratas y compromisos concernientes a la financiación y apresto del dispositivo defensivo transatlántico. Se resalta cómo, en verdad, esta participación no supuso una entera ruptura con el pasado o un particularismo español al margen de otras experiencias europeas, pero tampoco un mero continuismo exento de novedad. Estos contratos supusieron un replanteamiento del tradicional compromiso «público» privado que era una de las señas de identidad de la Carrera. Así, estos «militares-empresarios» fueron la «correa de transmisión» que, en pro del sostenimiento defensivo transatlántico, amalgamaba el capital financiero andaluz, la cornisa cantábrica y los vectores transnacionales. Unos intereses que confluían en un espacio, la Baja Andalucía.

Por practicidad, siempre que no sea indispensable y en aras de evitar confusiones, denominaremos genéricamente «militares-empresarios» a los generales y almirantes de las armadas y flotas,¹⁹ al gobernador del Tercio de Galeones,²⁰ y a los capitanes de mar y guerra de los galeones de la Armada de la Guarda. Aunque no hay espacio para un análisis exhaustivo de estos mandos, constituían la alta oficialidad de esta estructura militar y en los últimos tiempos están siendo objeto de buenos estudios.²¹ Para la confección del texto, se ha recurrido fundamentalmente a documentación del Archivo General de Indias, el Archivo General de Simancas, y a los protocolos notariales del Archivo Histórico Provincial de Sevilla y el Archivo Histórico Provincial de Cádiz. El trabajo no se ciñe a una armada o flota de un año concreto, sino que hemos preferido decantarnos por un análisis global.

17 Serrano Mangas, 1985 y 1989. Lang, 1998. Pajuelo Moreno, 2021.

18 Destacamos en este ámbito Rahn Phillips, 1991; Mena García, 2004; Gómez Mesas, 2020.

19 Domínguez Ortiz, 2010; Pérez-Mallaína, 2007.

20 El cargo de gobernador se correspondía, aproximadamente, con el de maestro de campo. Era el jefe de las compañías de infantería española embarcadas en la Armada de la Guarda y, como los capitanes de mar y guerra, también él estaba al mando de un galeón.

21 El más reciente, Pajuelo Moreno, 2021.

Algunas aclaraciones previas sobre el dispositivo militar de la Carrera de Indias y los militares

En su composición, la infraestructura militar de la Carrera de Indias no sufrió variaciones sustanciales entre la primera y la segunda mitad del XVII. La clave de bóveda del sistema era la conocida como Armada de la Guarda. Al momento de constituirse definitivamente como tal a fines del XVI, se cifraba en diez galeones y dos pataches,²² tamaño por el que se movería sin ostensibles cambios durante el resto de la centuria.²³ En contraste, la principal fuerza naval de la Monarquía en Europa, la Armada del Mar Océano, se dividía en diversas escuadras que en 1672 no sumaban más que diez y ocho bajeles de diversa condición y porte.²⁴ En cuanto a las flotas, históricamente habían existido dos convoyes mercantiles, el de Nueva España y el de Tierra Firme, guarnicionados cada uno por dos galeones, la capitana y la almiranta. Sin embargo, la flota de Tierra Firme, entendida como una capitana y una almiranta, dejó de tener entidad institucional en 1647, siendo este convoy comercial escoltado a partir de esa data por la Armada de la Guarda.²⁵ La Armada de la Guarda, nombrada sucintamente como «los Galeones» en la época estudiada, solía partir de Cádiz para recalar en las plazas caribeñas de Santa Marta, Cartagena de Indias, La Habana y, sobre todo, Portobelo, participando en sus ferias.²⁶ Respecto a la flota de Nueva España, la capitana y la almiranta podían ocasionalmente ser «reforzadas» por un par de galeones adicionales que aumentasen el convoy para acudir a Veracruz.²⁷ Lo que diferenciaba al aparato militar de la segunda mitad del XVII de los tornaviajes del pasado eran sus ritmos y periodicidad. En

22 «Relación de las cosas que Su Magestad ha de ser servido de mandar conceder a la Universidad y Consulado de Sevilla para que tenga efecto el hacerse la Armada de diez galeones [...]», Sevilla, 18 de marzo de 1590, Archivo General de Simancas, Simancas (AGS), Guerra Antigua, 283, f. 283r. Los pataches eran embarcaciones auxiliares y comerciales de entre sesenta y doscientas toneladas. Solían ser dos, el de Galeones acompañaba a la Armada de la Guarda mientras que el de la Margarita se desviaba a esa isla venezolana a recoger las perlas de sus criaderos. Serrano Mangas, 1989, 62-64.

23 «Relación de los bajeles de que se compone la Armada y flota que este presente año de 1669 van a la provincia de Tierra Firme [...]», Archivo General de Indias, Sevilla (AGI), Indiferente General, 781. «Relación de los Galeones, flota de Tierra Firme y navíos de costa, que han salido a navegar a la dicha provincia a cargo del general don Nicolás Fernández de Córdoba hoy jueves 6 de febrero de 1675», AGI, Indiferente General, 784.

24 «Relación del número y porte de los navíos de que se compone la Armada del Mar Océano este presente año de 1672», AGS, Guerra Antigua, 3542.

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

26 Vila Vilar, 1982.

27 Lang, 1998.

cincuenta años, solamente hubo veinticinco flotas de Nueva España y dieciséis Galeones, cuando atendiendo a la legislación debieran haber atravesado el Atlántico cincuenta convoyes a Nueva España y otro tanto a Tierra Firme.²⁸ Asimismo, la historiografía tradicional ha venido señalando que se produjo una disminución del tonelaje de las flotas.²⁹

Desde un punto de vista institucional, el despacho de las armadas y flotas, antes de la primera mitad del XVII y después, fue competencia en Madrid del Consejo de Indias y la Junta de Guerra de Indias, amén de estar supervisado por la Casa de la Contratación.³⁰ Ahora bien, otra cosa era su financiación, la cual, hasta 1660, se sustentaba en la avería, un impuesto finalista y *ad valorem* que gravaba todas las mercancías registradas en las flotas ante la Casa de la Contratación, incluidos los metales preciosos propiedad del rey.³¹ No obstante, la gestión de la avería, desde el primer asiento de 1591,³² y hasta 1642 corrió, salvo intervalos concretos, no a cargo de la Casa de la Contratación, sino en régimen de asiento, administrado a manos del Consulado de Cargadores a Indias.³³ El Consulado, o una representación de este, los «administradores del asiento de la avería», habían de organizar el apresto y financiación de este dispositivo militar. Con todo, en determinadas cuestiones, como el armamento o la gestión de la infantería y la marinearía, su labor se limitaba a sufragar su costo.³⁴ Ha de tenerse presente igualmente que la avería, antes de 1660 y aun después, era también una bolsa fiscal, que contenía los fondos orientados a la financiación de la defensa.³⁵

Antes de los cuarenta, la gestión de los galeones requiere algunas precisiones. Ante la escasez de navíos propiedad de la Corona desde la subida al trono de Felipe III,³⁶ los administradores del asiento tenían la potestad de alquilar a particulares los bajeles de la Armada de la Guarda y las capitanas y almirantas de las flotas. Estos subcontratos, poco examinados por la historiografía,³⁷ implicaban una serie de granjerías comerciales para los

28 Díaz Blanco, 2018.

29 García Fuentes, 1980, 221 y 223.

30 Schäfer, 2003 [1935-1947], I.

31 Céspedes del Castillo, 1945; Serrano Mangas, 1989, 289-298; Caballero Juárez, 1997, 285-314.

32 Pajuelo Moreno, 2021, 62-69.

33 Díaz Blanco, 2012.

34 Meehan Hermanson, 2003, 79-112.

35 Álvarez Nogal, 1997.

36 Thompson, 1981, 239.

37 Próximamente tenemos pensado publicar un texto ahondando en estas modalidades de asiento. Un ejemplo: testimonio del asiento tomado con Luis Ortiz, Juan Mejía y Martín Sanz de Ubago, Sevilla, 4 de diciembre de 1607, AGI, Indiferente General, 1123.

dueños, amén del sueldo o alquiler, a cambio de la implementación de las carenas y demás obras de carpintería. Los propietarios de estos bajeles solían ser maestros de navíos, si bien hay noticias sobre la colaboración de algunos generales y almirantes como Martín de Vallecilla, Tomás de Laraspuru, Francisco Díaz Pimienta o Juan de Campos.³⁸ Sin embargo, estos alquileres no entrañaban oficialmente ningún cargo en la armada o flota de turno y rangos inferiores como los capitanes de mar y guerra no parecen haberse sentido atraídos por estas operaciones.³⁹ A fines de los treinta, el modelo quedó agotado, a consecuencia de fenómenos interrelacionados, como el infrarregistro de mercaderías, la quiebra de los asientos de la avería y la carencia de naves de particulares, obligando a nuevos expedientes. La Corona contrajo varios asientos con hombres de negocios como los Ladrón de Guevara y los Cardoso para el pertrechamiento y carenado de las naves de la Armada de la Guarda y las capitanas y almirantas de las flotas.⁴⁰ Empero, la participación de estos ubicuos asentistas en la Carrera no se prolongó más allá de 1646.⁴¹

Los cuarenta fueron, efectivamente, un decenio de inflexión en la Carrera. Tras 1642, la Corona, por medio de la Contratación,⁴² retomó la administración directa de la avería, agobiada por el descenso de navíos mercantes en las flotas,⁴³ y la subvención de esta bolsa fiscal casi en exclusiva por los caudales indianos correspondientes a la Real Hacienda.⁴⁴ Una situación que algún especialista, al prorrogarla hasta los cincuenta, no ha dudado en definirla como «caótica».⁴⁵ Por otro lado, entre 1642 y 1648 tendría lugar, en el contexto de una sustitución de los grupos de poder en la Corte, la visita de Juan de Góngora.⁴⁶ Esta investigación estuvo auspiciada

38 Serrano Mangas, 1989, 36-38. Meehan Hermanson, 2003.

39 El capitán de mar y guerra Gaspar de Carasa construyó y arrendó a la Armada del Mar Océano un galeón y un patache en la década de los veinte, pero no se ha podido averiguar si llegó a alquilar estas naves a la Avería. Carta de Gaspar de Carasa a Antonio González de Legarda, Cádiz, 6 de diciembre de 1626, AGI, Indiferente General, 1149. En relación con las diversas formas de asientos referentes a la Armada del Mar Océano en la primera mitad del XVII, véase Thompson, 1981, 245-248; Rahn Phillips, 1991, 41-81; Goodman, 2001, 180-190.

40 Un ejemplo, «Asiento sobre el apresto de los Galeones de este año de seiscientos y cuarenta y cuatro», Zaragoza, 4 de abril de 1644, AGI, Indiferente General, 2501, l. 20.

41 Serrano Mangas, 1989, 78-85; Gómez Mesas, 2020.

42 Serrano Mangas, 1989, 297.

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

44 El conde de Castriello a Juan Bautista Sáenz Navarrete, Madrid, 8 de noviembre de 1649, AGI, Indiferente General, 1875. Álvarez Nogal, 1997.

45 Díaz Blanco, 2012, 222.

46 Heredia López, 2021.

por Luis de Haro y su tío, el presidente del Consejo de Indias, García de Haro y Avellaneda, conde de Castrillo.⁴⁷ Llamada a, entre otros propósitos, perseguir el fraude y presionar al Consulado para que se plegase a concertar un nuevo asiento —en lo que fracasó— la comisión de Góngora acabó teniendo en el punto de mira a los militares. Góngora protagonizó sonados desencuentros con estos, como cuando en 1646 descubrió la sobrecarga de mercaderías de tres de los galeones de la Armada de la Guarda comandada por Pedro de Ursúa.⁴⁸ No siempre esta actividad tenía por qué ser ilegal, puesto que la Corona autorizaba los nombrados «aprovechamientos ordinarios» o «permisiones», derivados de la inclusión en la cámara de popa de los galeones de guerra de ciertos productos agrícolas destinados a su exportación a Indias, el alojamiento de pasajeros y del control del juego practicado por la tripulación.⁴⁹ En puridad, generales, almirantes y capitanes venían precedidos desde los albores del XVII por un historial de fraude en toda la centuria jamás resuelto satisfactoriamente. Un capitán de principios de siglo describía a sus colegas como encomenderos comerciales, eran «amigos de dineros» y «mercaderes».⁵⁰ Más explícitamente, un testigo de los sesenta sentenciaba que eran un mecanismo para burlar toda suerte de fiscalidad, «los dichos capitanes que en la verdad son dueños de todo lo que se carga en los dichos bajeles, llevando las dichas mercaderías, unas por su cuenta y otras a flete de diferentes personas del Comercio».⁵¹ Un comportamiento, el de encomenderos e intermediarios, que los aproximaba a los capitanes de las naos de flota más estudiados.⁵² En 1649, los miembros de la Junta de Guerra de Indias elaboraron una curiosa ecuación, a más capitanes embarcados más caudales se eludían al fisco.⁵³ En 1646, Góngora se atrevió a reformular los viejos asientos que la administración de la avería había concertado anteriormente con los maestros de naos. Proponía que, ante la desaparición de los anteriores, fuesen los militares los dueños de los galeones y arrostrasen las carenas: «que los capitanes sean dueños de los galeones que han de ir por la plata y se encarguen de su

47 Malcom, 2019.

48 Heredia López, 2022.

49 Carta de los jueces oficiales de la Contratación a Felipe III, Sevilla, 23 de mayo de 1617, AGI, Indiferente General, 1136.

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

51 Sumaria de la visita, cuaderno 1º, Sevilla, 30 de diciembre de 1665, AGI, Escribanía, 1156A.

52 Lamikiz, 2008.

53 Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 23 de enero de 1649, AGI, Indiferente General, 1875.

apresto en la forma que se solía hacer cuando había naos de particulares».⁵⁴ Góngora intentaba involucrar más intensamente a unos militares, alrededor de los que gravitaban tantos negocios, en el mantenimiento del dispositivo defensivo de la Carrera. De cualquier manera, es aventurado afirmar que las transformaciones expuestas a continuación siguieron un plan preconcebido. Más bien, fueron parte de un proceso de larga duración producto de la coyuntura de los cuarenta y cincuenta. Ciertamente, los consejos del visitador no fueron completamente desoídos, porque hay constancia de que para 1648 ya algunos capitanes estaban obligados a carenar sus respectivos galeones.⁵⁵ Verse ante la exigencia de carenar obligatoriamente los navíos que se les entregaban hubo de exasperar a algunos militares en los primeros tiempos del modelo. En 1654, el capitán de mar y guerra Diego de Medina afirmaba no disponer de los recursos con los que concluir las carena a él encomendada, «verá vuestra merced el estado en que me hallo de la carena del galeón, que por nuevo tiene tantas obras como fuere muy viejo [...] y para perfeccionarlo era menester que fuese yo un perulero muy rico y no un pobre soldado».⁵⁶

El concurso de los militares en el acondicionamiento de los navíos distaba de ser una innovación española. Los capitanes neerlandeses no se tenían que ocupar de las obras de carena, pero sí del avituallamiento de los buques de guerra mucho antes de que en la Carrera se ensayase esta suerte de arbitrios. Por el denominado sistema de *kospennigen*, al oficial al mando de cada navío el almirantazgo neerlandés le pagaba una asignación fija por hombre y día, en contraprestación por que dicho militar alimentase a su tripulación. Tal asignación, en teoría, era más alta de lo necesario para cubrir los gastos de las raciones prescritas, y el negocio del militar estribaba en quedarse con el excedente. Los militares de las Provincias Unidas, por ende, habían de suscribir, a su vez, contratos con los proveedores de sus localidades de origen con objeto de aprovisionar a los hombres bajo su mando.⁵⁷

54 Carta de Juan de Góngora a Felipe IV, Sevilla, 22 de marzo de 1646, AGI, Indiferente General, 1170.

55 El conde de Castrillo a Juan Bautista Sáenz Navarrete, Madrid, 8 de noviembre de 1649, AGI, Indiferente General, 1875.

56 Carta de Diego de Medina a Gregorio de Leguía, Cádiz, 15 de noviembre de 1654, AGI, Indiferente General, 1174.

57 Bruijn, 2011, 45-46 y 101-104.

Asentistas de carenas, constructores de navíos y prestamistas

Todas las responsabilidades que se tratan a continuación contrastan con lo que venía aconteciendo en el primer tramo del XVII en algo fundamental: eran consustanciales al nombramiento. Salvo muy contadas excepciones, para acceder a generalatos, almirantazgos o capitanías de galeón, un militar-empresario había de comprometerse en asientos de carenado, construcción, o hacer el empréstito correspondiente, o incluso todas estas acciones al mismo tiempo. Dicho lo cual, esto no significó un repliegue total de la administración real. También como en los cincuenta años anteriores, el levantamiento de la infantería embarcada, la marinería, o las vituallas solían correr por otras instancias.

La primera dimensión a analizar son los asientos de carenas, esto es, contratos por los que genéricamente se establecían las obras de composición, recorrido, calafateado y emplomado de un navío tomados por estos militares-empresarios.⁵⁸ Unos asientos que, aunque imprescindibles para sobrellevar la rutina de los aprestos medio siglo en adelante, apenas han sido delineados por los estudiosos.⁵⁹ No así Veitia Linaje, quien, contemporáneo y sabedor de su importancia, disertó largamente sobre ellos.⁶⁰ Estos asientos se solían firmar en la Sala de Gobierno de la Casa de la Contratación, concertándose entre el presidente y jueces oficiales y un militar-empresario o su apoderado, este último por lo general un sujeto fuertemente relacionado con la Carrera. Por ejemplo, en 1677, los representantes del capitán de mar y guerra Antonio de Aguirre y Arteaga, quien ponía a disposición de la Armada de la Guarda su propio galeón, el San Antonio de Padua, eran nada menos que Sebastián de Arria, cónsul del Consulado; y Antonio de Quesada, procurador de la Real Audiencia de la Casa de la Contratación. Los apoderados tenían la misión de buscar a préstamo el dinero con el que el militar satisfacía la fianza a la que estaba obligado. Una garantía de que el militar-empresario podría posteriormente afrontar los mecanismos de control a los que sería sometido tras el viaje.⁶¹

58 En relación con las carenas, Serrano Mangas, 1989, 85-92; Rahn Phillips, 1991, 175.

59 Serrano Mangas, 1989, 297-298. Caballero Juárez, 1997, 317-318.

60 Veitia Linaje, 1672, l. 2, cap. 4, § 40-41,

61 Aguirre, por ejemplo, otorgó poder a Arria y Quesada el 3 de agosto de 1677, delegando en el cónsul la labor de buscar hasta 20.000 pesos con los que afianzarse en víspera de su residencia, obligando al militar con todo su patrimonio, incluso su galeón y los fondos que se le librasen sobre las cajas americanas. Arria cumplió su parte, reuniendo cartas de obligación por valor de más de 13.000 pesos de entre varios vecinos hispalenses, entre los que él mismo figuraba aportando 3.136 pesos. Carta de

La nave de turno era reconocida en el carenero de La Carraca por un juez oficial de la Casa, acompañado del *capitán y superintendente de la maestranza*,⁶² varios maestros mayores, y el veedor general de la Armada, quienes decidían las obras a completar y testimoniarían el recibo de la embarcación por el militar-empresario. La proveeduría general certificaría posteriormente estar al corriente del acuerdo, estipulándose el asiento entre las partes contratantes ante el escribano mayor de las Armadas de la Carrera,⁶³ a la espera de ser aprobado por el Real Consejo y Junta de Guerra de Indias. El galeón se entregaba con todos los pertrechos y equipamientos que al momento tuviere, comprometiéndose el militar-empresario por su cuenta a darle carena de firme — es decir, ejecutar la obra completa— aparejarlo, darle de lado— limpiar los costados del navío, sin calafatear— lastrarlo en la ida y la vuelta y realizar las obras del servicio de artillería que fueren menester. Los militares-empresarios debían ingeniárselas para traer los materiales para las carenas a la bahía de Cádiz, los cuales en principio estaban exentos de derechos.⁶⁴ Además, tenían margen de escoger la maestranza, o sea, los obreros, que efectuaría las obras y que se le uniría en la singladura, así como uno de sus oficiales subalternos, el contraamaestre. Al tiempo que se le precisase, el militar-empresario había de bajar la nave del paraje de La Carraca a la bahía gaditana, pagando de su bolsillo los prácticos y tripulación de rigor tanto para la maniobra como para el arrumaje de los bastimentos, a saber, la distribución y colocación de la carga en el navío. Sea como fuere, muchos de estos servicios eran subcontratados por el militar-empresario, como se explica detalladamente en el tercer epígrafe del artículo. Asimismo, las demoras en el alijo de las unidades, frecuentes, eran castigadas, habiendo de subvenir el militar-empresario veinticuatro reales por cada día de retraso. De acuerdo con Veitia, y siguiendo este lo estipulado en el asiento

poder, Sevilla, 3 de agosto de 1677, Archivo Histórico Provincial de Sevilla, Sevilla (AHPS), Protocolos Notariales de Sevilla, 10271, f. 530r. Carta de poder, Sevilla, 13 de agosto de 1677, AHPS, Protocolos Notariales de Sevilla, 10271, ff. 865-866. Un ejemplo de obligación contraída por Sebastián de Arria en nombre de Aguirre, obligación con Inés María de Molina, Sevilla, 1 de septiembre de 1677, AHPS, Protocolos Notariales de Sevilla, 10271, f. 884.

62 Veitia Linaje, 1672, l. 1, cap. 23, § 1-6.

63 *Ibidem*, l. I, cap. 23.

64 Uno de esos materiales era la madera. En 1655 los capitanes compraron madera de roble para las carenas al gallego de Ribadeo, Bartolomé López Laurido, pero el juez de contrabando y sacas impedía su remisión. En consulta del Consejo de Indias, Madrid, 7 de enero de 1655, AGI, Indiferente General, 770.

de la avería de 1640,⁶⁵ al militar-empresario se le pagaría en función del tonelaje de la nave. 3.000 ducados a una nao de cien toneladas, 5.000 a la de doscientas, 7.000 a la de trescientas, y 2.500 ducados por cada cien toneladas a las naos de mayor porte.⁶⁶

La Corona establecía diferencias entre los galeones de propiedad privada y los suyos. A aquel militar-empresario que asentara con su propio galeón, se le abonaría la totalidad del sueldo y piso, mientras que, si la nave era del rey o de otro particular, se le descontarían 4.000 ducados. Para los pataches, la quita se cifraba en 2.000 ducados. Habida cuenta que el militar-empresario soportaba los gastos del arrumaje, se le libraría en compensación 3.000 reales de plata. El Consejo de Indias le despachaba las libranzas de estas cantidades al militar-empresario, ordenándosele su paga bien de los caudales de las cajas reales indianas, bien avisándolo al general de la Armada y consignándolo de lo registrado por los maestros de plata. La partida sería, a su arribo, depositada en la Sala del Tesoro de la Contratación, donde la recogería el militar-empresario.⁶⁷ Los contratos también contenían cláusulas especiales en previsión de contingencias. Si el viaje se prorrogaba rebasando los ocho meses ordinarios y era preciso invernar en América—con lo que acarrearía para el militar-empresario, al que le tocaría invertir sumas adicionales en obras adicionales— se le resarciría con otros 4.000 ducados, 2.000 a los pataches. Otras cláusulas, variables, marcaban de qué manera se repartirían los costes entre el militar-empresario y la Corona en caso de perderse la nave. De regreso a Cádiz, el militar-empresario había de restituir en la teneduría de bastimentos el galeón con sus pertrechos exactamente como lo recibió.⁶⁸ Pero no todos los asientos eran iguales, ni por el arqueamiento del navío y consecuente montante de la libranza, ni por lo descrito en alguno de los puntos. Se negociaban asientos de carenas aplicables solamente a una de las orillas del Atlántico. Aguirre y Arteaga no estaba obligado, merced a su condición de constructor y transportador, a carenar el San Antonio

65 No se ha encontrado en el artículo 7 que aduce Veitia en su aclaración sobre el pago de las carenas. El asiento en AGI, Indiferente General, 2501, l. 18, ff. 34r-62r.

66 Mejor recogido, «3.000 ducados a una nao de cien toneladas, 5.000 a la de doscientos, 7.000 a la de trescientos, 9.500 a la de cuatrocientos, 12.000 a la de quinientos, 14.500 a la de seiscientos», Testimonio del asiento de carena tomado por Juan de Montaña, Sevilla, 25 de enero de 1656, AGI, Indiferente General, 1177.

67 «Auto puesto por el relator sobre la forma en que se han de dar las libranzas a los cabos de lo que importaren las libranzas de sus bajeles», Madrid, 16 de diciembre de 1671, AGI, Indiferente General, 1491.

68 Veitia Linaje, 1672, l. 1, cap. 23, § 18-23.

de Padua en América. Y a la inversa, en 1662, el general de la flota de Nueva España y su almirante, Nicolás Fernández de Córdoba y Mendo de Contreras, asentaron con la Contratación la carena de firme durante la internada en el puerto de Veracruz de los dos navíos de guerra de la flota por un monto de 60.000 reales a satisfacer a cada uno, bien en la plaza mexicana, bien en La Habana.

TABLA 1
ALGUNOS CONTRATOS DE CARENAS

<i>Militar-empresario</i>	<i>Nave</i>	<i>Tonelaje</i>	<i>Tonelada (ducados de plata)⁶⁹</i>	<i>Año</i>	<i>Libranza (reales de plata)⁷⁰</i>
<i>Carenas España e Indias</i>					
Juan de Montañó	San Francisco de Paula y San José	551 5/8	24	1656	105.196
Antonio de Aguirre	San Antonio de Padua	721 ½	20	1677	161.730
Francisco Benítez Maldonado	Nuestra Señora de la Encarnación (patache de Galeones)	250	24	1677	47.000
<i>Carenas solamente en Indias</i>					
Nicolás Fernández de Córdoba	Nuestra Señora del Buen Suceso y San José	-	-	1662	60.000
Mendo de Contreras	Nuestra Señora de Roncesvalles	-	-	1662	60.000

Fuente: Elaboración propia a partir de «Testimonio del asiento de carena tomado por Juan de Montañó», Sevilla, 25 de enero de 1656, AGI, Indiferente General, 1177; «Testimonio de asiento de carena tomado por Antonio de Aguirre», Sevilla, 11 de noviembre de 1677, AGI, Indiferente General, 1494; «Testimonio de asiento de carena tomado por Francisco Benítez Maldonado», Sevilla, 22 de marzo de 1678, AGI, Indiferente General, 1494, y «Testimonio del asiento tomado por Nicolás Fernández de Córdoba y Mendo de Contreras», Cádiz, 22 de junio de 1662, AGI, Indiferente General, 1182.

La Monarquía se topó desde los años cuarenta con una carencia de difícil resolución: la escasez de bajeles apropiados para la Carrera.⁷¹ Al

⁶⁹ Moneda de cuenta.

⁷⁰ Moneda efectiva.

⁷¹ Buena prueba de esta impotencia se halla en el fracaso del asiento concertado entre la Corona y el Consulado de Cargadores a Indias en 1648 para la construcción de doce galeones destinados a la Carrera. «Relación de los navíos que se han fabricado por cuenta de S. M. y de los que se han comprado fabricados desde el año de 1675 [...]», Madrid, 10 de febrero de 1679, AGI, Indiferente General, 1493.

igual que en el escenario de las carenas y la estrechez presupuestaria de la avería, la urgencia de navíos impelió a los gobernantes a tirar de la experiencia y medios económicos de militares-empresarios. Para 1655, tres de las embarcaciones de guerra ancladas en la bahía de Cádiz eran propiedad de militares-empresarios: José de Alzamora, Francisco Martínez de Granada y Gaspar de Argandoña.⁷² Argandoña es, efectivamente, el paradigma de que algunos asientos concertados eran improvisados y no respondían a normativas comunes. Tres años atrás, había adquirido en La Habana un galeón criollo de quinientas toneladas, que ofreció a Pedro de Ursúa, general de la Armada de la Guarda que hacía el tornaviaje a España, totalmente armado, municionado, pertrechado y tripulado de su bolsillo. Y es que el vasco se ocupó inclusive de levantar la compañía de infantería con la que guarnicionar una nave que su paisano, Ursúa, aceptó añadir a la Armada de la Guarda. En recompensa por este servicio, Gaspar de Argandoña fue alistado al sueldo junto con su alférez y sargento, dispensándole patente de capitán de mar y guerra de manos de su general.⁷³ Indudablemente, un impulso decisivo en su *cursus honorum* y, lo que es más, una vía para enriquecerse incrustado al dispositivo militar de las armadas. Porque poseer un galeón daba la oportunidad de, como en la primera mitad del XVII, sin servir en las compañías de la Carrera, rentarlo a la Contratación y ser retribuido de los caudales de las cajas reales indianas a cuenta del piso y sueldo de la nave.

A raíz de una consulta elevada a Felipe IV por la Junta de Guerra de Indias el 17 de septiembre de 1659, se mandó que todos aquellos sujetos «de aprobación en la profesión militar y de la marinería» que tomasen a su cargo la fabricación y apresto de un galeón a fin de engrosar las armadas de la Carrera de Indias, el monarca les haría merced de otorgarle una capitanía de mar y guerra por uno o dos viajes, despachándoles libranzas en reparación y premio por sus gastos situadas en la caja real de Panamá. Los junteros confiaban que, con esta medida, habida cuenta de «las conocidas conveniencias que conseguían los capitanes de galeones que eran tan notorias» y «codiciados puestos», se restauraría la industria naval.⁷⁴ La estrategia, en líneas generales, no variaría exponencialmente en lo que restaba

⁷² «Memoria de los bajeles que se han señalado por más prontos y de más porte para la armada que se juzga prevenir en la bahía de Cádiz [...]», Cádiz, 24 de junio de 1655, AGI, Indiferente General, 770.

⁷³ Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 10 de noviembre de 1652, AGI, Indiferente General, 768.

⁷⁴ Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 6 de marzo de 1661, AGI, Indiferente General, 776.

de siglo.⁷⁵ A pesar de que se persistiría en delegar en el capital privado la titularidad de la inmensa mayoría de las unidades de las armadas, seis navíos —concretamente la capitana de la Armada de la Guarda y la de la flota de Nueva España, sus respectivas almirantas, un galeón del gobierno,⁷⁶ y un patache de la Margarita—, el nervio de las fuerzas de la Carrera de Indias, se proyectó fuese su dueño el rey.⁷⁷ ¿En qué consistían estos asientos fraguados entre la Corona y los militares-empresarios?⁷⁸ Como devela el asiento concertado entre la Corona —vía Consejo de Indias— y Antonio de Diustegui, las negociaciones tenían lugar en Madrid. Diustegui quedaba obligado a botar un galeón de seiscientos cincuenta toneladas, destinado a la Armada de la Guarda, en alguno de los astilleros de Cantabria por su cuenta y riesgo que, *a posteriori*, transportaría hasta la costa andaluza. Ya en el seno gaditano, el vascongado se centraría en carenar a su bajel por la tarifa de veinte ducados la tonelada. Todos los gastos de transporte y carenado efectuados hasta entonces se le resarciría en la caja real de Panamá. En virtud de este servicio, Diustegui se aseguraba el puesto de capitán de mar y guerra por dos viajes consecutivos. Como con las carenas, el contrato albergaba algunas cláusulas resaltables. El riesgo en la navegación entre el astillero de la cornisa cantábrica y la Baja Andalucía lo asumía enteramente el militar-empresario, no obstante, en el ínterin entre la carena en Andalucía, periplo a Indias y vuelta a la Península, el riesgo corría a cuenta de la Real Hacienda. De sucederse cualquier accidente, se le restablecería su valor en Panamá. Al mismo tiempo, de requisarle la Corona el galeón, también se le habría de indemnizar con su valor. En ese último escenario, el capitán tendría derecho a seleccionar entre los demás galeones de la Armada de la Guarda el que estimase más a propósito. En otro orden, Diustegui aceptaba afrontar los empréstitos que la Monarquía le conminase hacer.⁷⁹

75 Cabe matizar que esta fórmula trataría de compaginarse, sin resultados demasiado ostensibles —catorce navíos en medio siglo— con otros asientos contraídos con empresarios tales como Pedro de Agüero, Ignacio de Soroa, Mariana Pérez o Juan de Olaeta, dirigidos especialmente a asegurarse la Corona capitanas y almirantas en propiedad. Serrano Mangas, 1985, 134-138. De todos ellos, el más fructífero sería el de Grillo-Lomelín, financiado a través del asiento para el suministro de esclavos a la América española. De los seis galeones acordados para la Carrera, se terminarían cuatro. García-Montón, 2017.

76 El galeón que comandaba como capitán de mar y guerra el gobernador del Tercio de Galeones.

77 «Relación de los navíos que se han fabricado por cuenta de S. M. y de los que se han comprado fabricados desde el año de 1675 [...]», Madrid, 10 de febrero de 1679, AGI, Indiferente General, 1493.

78 Una muy breve panorámica de estos asientos se puede encontrar en Serrano Mangas, 1985, 138-143. Es particularmente valioso el elenco de asentistas facilitado, aunque no se distingue entre los culminados y los malogrados.

79 Asiento de construcción de galeón por Antonio de Diustegui, Madrid, 12 de agosto de 1676, AGI, Indiferente General, 1493.

El transporte de un galeón hasta la bahía gaditana podía entrañar la rúbrica de asientos especiales entre la Corona y un militar que nada tenía que ver con la construcción de dicho bajel. En 1668, el capitán Cristóbal del Castillo concertó con el Consejo de Indias el desplazamiento de un galeón fabricado por los Grillos en Bilbao para almiranta de la flota de Nueva España y que, a consecuencia de una tormenta, había quedado varado en Santander. Serviría al rey con un empréstito de 24.000 pesos a retornar en Indias con un interés del 8 %. Acudiría a Cantabria, realizaría las obras de reparación y, definitivamente, lo metería entre puntales en Cádiz. Pero del Castillo haría mucho más, poniendo de su caudal todos los gastos de la gente de mar y guerra tanto en la singladura a Andalucía como atravesando ida y vuelta el océano. Además, costearía todos los bastimentos que fuera menester y carenaría de firme la embarcación. En contraprestación, el título de capitán de mar y guerra del citado galeón en la futura Armada de la Guarda y el libramiento de todos sus desembolsos en una caja real indiana.⁸⁰

Invariablemente de la cuantía de las libranzas expedidas sobre las cajas reales por la Monarquía, la construcción de bajeles y/o su transporte granjeaba otras posibilidades crematísticas. El capitán empresario Manuel de Casadevante calculaba en 50.000 pesos la suma erogada entre gastos de materiales de construcción, transporte, bastimentos y salarios de gente invertidos, contrariado al saber que su flamante nave se pudriría en los caños de La Carraca sin navegar como nao de bandera. Suplicaba que su costosísima inversión, el galeón, emprendiese como mercante la travesía a Tierra Firme.⁸¹ Y así era, tras su labor como galeones de guerra, estas naves, como sus dueños, pasaban a engrosar el convoy o buque mercantil en subsecuentes viajes. Por otro lado, idénticamente a las permisiones transatlánticas, el rey concedía a los militares-empresarios permisiones para fletar determinados productos entre el litoral vasco y Andalucía, a menudo hierro enviado seguidamente a América y que era usado como lastre.⁸²

Al alimón de los asientos de carenas, la construcción naval y los transportes de galeones, se desarrollaban los préstamos o empréstitos de

80 Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 12 de abril de 1668, AGI, Indiferente General, 781.

81 Consulta del Consejo de Indias, Madrid, Madrid, 26 de enero de 1671, AGI, Indiferente General, 1491.

82 García Fuentes, 1991.

los militares a la Corona.⁸³ Una praxis que no pasó desapercibida a sus contemporáneos.⁸⁴ Someramente, tales préstamos consistían en adelantos de dinero, habitualmente una porción de contado y otra a la venida de una fuerza naval, en contraprestación por el nombramiento de los puestos de sargentos mayores hasta capitanes generales de las armadas y flotas, sin olvidar la gobernación del Tercio y las capitanías de los galeones. Estos montos serían devueltos, como los costes de la construcción naval y las carenas, sobre las cajas reales de Panamá, México o Veracruz, normalmente a partir de los sesenta a un interés del 8 % y libres de toda imposición fiscal. Los maestros de plata solían desembolsar a los militares-empresarios las libranzas en la bahía gaditana, sin mediar la Casa de la Contratación.⁸⁵ No obstante, a fines de la centuria los montantes eran ya llevados a buen recaudo por los militares-empresarios en el retorno a España, como evidencian los protocolos notariales.⁸⁶ La andadura de los empréstitos comenzó en el ecuador de la década de los cuarenta. A la altura de 1645, Pedro de Ursúa prestó a la Corona 25.000 pesos.⁸⁷ El procedimiento se mantenía vigente acabando la década, aunque la impresión es que esta modalidad de acceso a los oficios militares convivía con los asientos de carenas, bastante más masivos. Solo los capitanes de la capitana y almiranta de la Armada de la Guarda que se planificaba para 1650, en palabras del conde de Castrillo, estaban compelidos a prestar a lo menos 8.000 pesos.⁸⁸ A mediados de los cincuenta, con la armada inglesa de Oliver Cromwell estrangulando el comercio transatlántico hispano, los préstamos retornables conformaban una de las vías de ingreso de la depauperada Monarquía de Felipe IV.⁸⁹ No está claro, sin embargo, que los préstamos de los cuarenta y cincuenta se orientasen exclusivamente a la

83 Andújar Castillo, 2016 y 2018; Díaz Blanco, 2015.

84 «La necesidad, y falta de medios de la Real Hacienda, y ocurrencia de inexcusables gastos, introdujo el que proveyesen los puestos de la Carrera de Indias por el beneficio de prestar algunas cantidades, dando libranzas de ellas a pagar en las cajas reales de la provincia, a donde ha de ir la armada o flota en que han de llevar sus ocupaciones», Veitia Linaje, 1672, l. 2, cap. 1, § 31.

85 Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 5 de marzo de 1651, AGI, Indiferente General, 767.

86 Cobrados en lingotes de plata. Inventario de bienes de Antonio de Aguirre, a bordo del galeón gobierno, 23 de julio de 1682, Archivo Histórico Provincial de Cádiz, Cádiz (AHPC), Protocolos Notariales de Cádiz, 3742, ff. 578v-580v.

87 Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 5 de marzo de 1651, AGI, Indiferente General, 767.

88 El conde de Castrillo a Juan Bautista Sáenz Navarrete, Madrid, 8 de noviembre de 1649, AGI, Indiferente General, 1875.

89 Álvarez Nogal, 1997, 331.

defensa de la Carrera. En 1651, en una real cédula, Felipe IV comentaba que el general Martín Carlos de Mencos había depositado en la Tesorería General del Consejo de Hacienda 30.000 pesos. El 8 de mayo de 1651, el presidente del Consejo de Hacienda había ordenado al tesorero general que abonase 20.000 de los 30.000 pesos entregados por Mencos al financiero Francisco Fernández Solís, de cuenta de un asiento de 300.000 escudos consignado originalmente sobre los caudales de los Galeones de 1651 de Juan de Echeverri.⁹⁰ Aún en 1663, se mandaba que el tesorero del Consejo de Indias transfiriese a la Tesorería General 1.271.183 maravedís de plata pertenecientes al empréstito de 10.000 pesos del capitán de mar y guerra Antonio de Bañuelos.⁹¹ Como se puede comprobar, no existía siquiera una sistematización firme acerca de en qué caja abonar los préstamos, si la Tesorería General del Consejo de Hacienda, la de Indias, o la receptoría de la Avería.

Pero la relevancia de los préstamos de los militares aumentaría precisamente con los años sesenta del XVII. En 1660 fenecía la dilatada trayectoria del que, durante la primera mitad del XVII, había sido la base de la financiación de los sucesivos dispositivos militares de la Carrera de Indias: la avería como tasa *ad valorem* sobre el tráfico mercantil y la sanción *de iure* de una actitud operada por los cargadores tiempo atrás, la derogación de la obligatoriedad del registro de la plata. La reformulación de lo que, básicamente, vendría a ser la avería como derecho, estaría jalonado por la real cédula de 31 de marzo de 1660 y la propuesta de remodelación de 1667. En síntesis, lo que se cimentaba era la consabida sustitución del impuesto de avería por las cuotas cerradas y anuales de los comercios de ambos hemisferios, a la que se añadían 150.000 ducados satisfechos por la Real Hacienda.⁹² Los datos recopilados en los últimos tiempos han puesto de relieve hasta qué punto los acuerdos de 1660-1667 quedaron en una mera solución de compromiso que no solventó el desafío de la financiación.⁹³ Las constantes subvenciones de la Corona y la práctica del beneficio fueron piezas indispensables de un naciente modelo más diversificado y complejo.

90 Real cédula, El Escorial, 21 de octubre de 1654, AGI, Indiferente General, 1485.

91 El gobernador del Consejo de Indias a Diego González de Arce, Madrid, 2 de agosto de 1663, AGI, Indiferente, 1488.

92 Díaz Blanco, 2012, 222-225 y 243-245.

93 Díaz Blanco, 2015.

TABLA 2

RELACIÓN DE LAS CANTIDADES SUPLIDAS POR LA REAL HACIENDA
A FIN DE PAGAR LAS ARMADAS DE GALEONES, 1663-1676

<i>Armada de la Guarda</i>	<i>Año de regreso</i>	<i>Suplimiento de la Real Hacienda (en pesos)</i>
Galeones a cargo de Diego de Ibarra (inclusa la flota de Nueva España)	1663	402.508
Galeones a cargo de Manuel de Bañuelos	1665	17.090
Galeones a cargo del príncipe de Montesarchio	1667	101.550
Galeones a cargo de Manuel de Bañuelos	1670	169.170
Galeones a cargo de Diego de Ibarra	1673	139.537
Galeones a cargo de Nicolás Fernández de Córdoba	1676	174.874
<i>Total</i>		1.004.729

Fuente: «Relación de las cantidades que se han suplido por la Real Hacienda para acabar de satisfacer los gastos causados con las Armadas de Galeones después que se ajustó el asiento con el Comercio de la ciudad de Sevilla», AGI, Indiferente General, 785.

Los préstamos de los militares depositados en la receptoría de la Avería —aunque no fueron inhabituales las entregas en la tesorería del Consejo de Indias ubicada en Madrid o la transferencia entre cajas— se convirtieron en uno de los conductos de financiación más fiables del aparato defensivo de la Carrera. Y es que estas aportaciones de los militares-empresarios adelantaban parte de los gastos que desatendían los asientos mencionados: bastimentos, pertrechos, armamento, etc. y que eran adquiridos por otros cauces por la administración. Recientes trabajos han reconstruido los «efectos beneficiables» inyectados en la tesorería del Consejo de Indias,⁹⁴ y la receptoría de la Avería, pero se desconoce la incidencia de los préstamos en el cotidiano despacho de las armadas de la Carrera, así como sus etapas de financiación.

Una instantánea que permite calibrar la significancia de los préstamos se halla al diseccionar la abigarrada lista de caudales que costearon la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias mandada por el príncipe de Montesarchio en 1667. Una fuerza naval que, en total, costó 505.212 pesos. Pero, al igual que otras escuadras del periodo, la armada de Montesarchio fue pagada en tres tiempos. De contado, o sea, en Andalucía, se obtuvieron por distintas veredas un total de 311.459 pesos, de los que solamente 224.621 (44,46 %), se emplearon expresamente en ella, distrayéndose el resto en pagar la flota

94 Andújar Castillo, 2020.

de Nueva España del conde de Villalcázar y en el socorro del ejército de Extremadura; 255.841 pesos (50,64 %) serían recaudados por los diputados del comercio en América; y, para rematar, 24.750 pesos (4,89 %) serían buscados al retorno del militar de origen italiano a España.

Centrémonos en esos primeros 311.459 pesos esenciales para poner en marcha el dispositivo naval. Con objeto de proveer esos fondos pagados de contado, había, simplificando las partidas, cuatro grandes vías de financiación. Los maestrajés de plata constituyeron el 15 % del total, 47.586 pesos, otorgada una parte en régimen de donativo gracioso y otra porción en formato de préstamo. El 19 % del global fue prestado por el comercio de la Baja Andalucía, distinguiendo entre la más voluminosa aportación de la agrupación sevillana, 38.975 pesos, y la más modesta participación de la corporación gaditana, 19.480 pesos. El apresto de los bajeles de Montesarchio se nutrió asimismo de una serie de ingresos menores, entre ellos varios préstamos, 5.510 pesos de permisión del Consulado o la venta de un galeón por 12.000 pesos. De cualquier manera, la parte del león lo representaban las aportaciones suplidas por el grupo de los militares-empresarios de la Carrera, 173.195 pesos, el 56 %. Los préstamos vinculados explícitamente a bastimentar las naves ascendieron a 133.064 pesos, a la mano de otras contribuciones de carácter disímil. Destaca un préstamo de Gaspar de Argandoña de 34.000 pesos, y el beneficio por parte del gobernador del Tercio de Galeones y de algunos capitanes de mar y guerra de las permisiones que, en principio, pertenecían al Consulado, sustanciado en 4.131 pesos.⁹⁵

TABLA 3

ORIGEN DE LAS PARTIDAS PAGADAS DE CONTADO PARA EL DESPACHO DE LA ARMADA DE LA GUARDA DEL PRÍNCIPE DE MONTESARCHIO, 1667

<i>Procedencia</i>	<i>Cantidad (pesos)</i>	<i>Porcentaje (%)</i>
Aportaciones de militares-empresarios	173.195	56
Beneficio/préstamo por los maestrajés de plata	47.586	15
Préstamos de los Comercios	58.455	19
<i>Otros</i>	32.223	10
<i>Total</i>	311.459	100

Fuente: elaboración propia a partir de «Relación del gasto causado en el despacho de Galeones que fueron a Tierra Firme este presente año a cargo del príncipe de Montesarchio [...]», Madrid, 19 de octubre de 1667, AGI, Indiferente General, 780

95 «Relación del gasto causado en el despacho de Galeones que fueron a Tierra Firme este presente año a cargo del príncipe de Montesarchio [...]», Madrid, 19 de octubre de 1667, AGI, Indiferente General, 780.

La recurrencia a los préstamos como mecanismo de financiación de las armadas tenía sus inconvenientes. La satisfacción de los préstamos consumía un alto grado de los caudales de las cajas reales indianas. Esto es, en ocasiones, los gastos del aparato militar de la Carrera de Indias podían representar porcentajes sumamente elevados de los ingresos de la Real Hacienda en el imperio americano. En la Armada de la Guarda de Pablo Fernández de Contreras regresada a la Península en 1663, vinieron registrados propiedad del rey —se excluyen del análisis los derechos de Santa Cruzada, media anata, papel sellado y donativo— 298.000 pesos de Tierra Firme y 163.985 de la Nueva España. Pues bien, la hacienda del Perú fue directamente consumida enteramente en la paga y satisfacción de los préstamos que hicieron los militares-empresarios, que los cobraron con sus intereses en las cajas reales; en cuanto a la mexicana, 63.947 se desvanecieron en idéntico rubro.⁹⁶ La dinámica de 1676 fue un calco de la de 1663, si no peor. En abril, en una extensa consulta, el Consejo de Indias relataba al monarca que la Casa de la Contratación había remitido las relaciones de las partidas registradas en Portobelo, Cartagena y La Habana correspondientes a la Real Hacienda y demás bolsas fiscales, amén de los pagamentos en que se habían gastado los caudales. Paralelamente, el sínodo indiano requirió a la Contaduría del Consejo que reconociese las cartas cuentas de las cajas reales del virreinato del Perú. Se había pagado a los militares-empresarios 539.385 pesos, el 26,95 % de todas las erogaciones de obligación de la Real Hacienda, 2.001.053 pesos, una suma en la que se incluían además los temibles gastos de internada de la armada, el capital invertido en levas y múltiples inversiones en defensa del imperio americano. Pero el remache final del informe del Consejo a Carlos II era aún más lúgubre, el montante total de todas las cajas reales descritas era de tan solo 1.989.345 pesos, «monta más lo consumido en pagas de la Real Hacienda que el tesoro perteneciente a ella y las bolsas que se le suelen agregar».⁹⁷ En la segunda mitad del XVII, sobre las cajas reales indianas se consignaban muchos de los gastos defensivos de la Monarquía, entre ellos, los pagos de los préstamos de los militares-empresarios que financiaban las armadas y flotas transatlánticas. No parece que hubiese un superávit y las rentas ordinarias del imperio americano desaparecían en gastos de mantenimiento.

96 «Galeones y flota de Tierra Firme y Nueva España. Plata que viene para S. M. y que se agrega a su Real Hacienda», Madrid, 25 de noviembre de 1663, AGI, Indiferente General, 779.

97 Consulta del Consejo de Indias, Madrid, 20 de abril de 1676, AGI, Indiferente General, 785.

A la sombra de los militares

A decir del profesor González Enciso, «el asentista es un personaje clave para explicar las posibilidades económicas de un gobierno que se enfrenta a la guerra, porque el asentista actúa como interfaz entre la sociedad en general, con sus recursos humanos, materiales y dinerarios, y el aparato estatal que tiene que valerse de esos recursos».⁹⁸ Y, en efecto, los militares-empresarios de la Carrera era eso, una interfaz, un eslabón de una cadena de mayores magnitudes e implicaciones. Este interrogante, a qué capital respondían los militares-empresarios, ha pasado genéricamente desapercibido a los historiadores, con dos excepciones. Serrano Mangas afirmó que no era sino el comercio extranjero quien subrepticamente financió la tímida «resurrección» naval de los sesenta.⁹⁹ Por su parte, Andújar Castillo hipotetizó que, a la sombra de los préstamos de los militares, figuraban potentes financieros.¹⁰⁰ Ninguna de las tesis va desencaminada, aunque el panorama es más complicado y rico en matices. En la Carrera de Indias, el negocio naval, como en el siglo XXI fabricar una corbeta o una fragata, concentraba a una pléthora de agentes.

Desgraciadamente, son pocas las fuentes que desembocen el conjunto de personalidades ocultas tras los militares. Por ejemplo, el militar-empresario Ignacio de Ubilla reconocía lacónicamente que sus prestamistas no eran sino sus amigos, cercanos al Consulado, Lorenzo López de Ezeiza y Ramón de Torrezar y Legorburu.¹⁰¹ Solamente la casualidad permite agrupar las teselas del mosaico del *Contractor State* en la Carrera. En 1674 fallecía en Cádiz el capitán de mar y guerra del Tercio de Galeones, Francisco de Lezo. Este vecino de Pasajes era abuelo de Blas de Lezo, defensor de Cartagena de Indias frente a los británicos en 1741. Casi un siglo antes, en 1649, Francisco de Lezo había empezado su carrera en la mar a la vera de Juan Domingo de Echeverri, conde de Villalcázar de Sirga y marqués de Villarrubia, del que era mayordomo en 1662.¹⁰² Discretamente o no, los Echeverri hubieron de favorecer a Lezo, de quien en agosto de 1667 la regente Mariana de Austria aceptó el ofrecimiento de fabricar un galeón de

98 González Enciso, 2013.

99 Serrano Mangas, 1985, 138-143.

100 Andújar Castillo, 2016.

101 Testamento de Ignacio de Ubilla, Cádiz, 30 de diciembre de 1691, AHPC, Protocolos Notariales de Cádiz, 3104, 631r-633v.

102 «Autos sobre los bienes de Juan de Echeverri [...] general de Armada, murió a bordo. Con inventario de sus bienes [...]», 1663, AGI, Contratación, 445, n. 1, r. 4, ff. 1r-15v.

hasta quinientas toneladas en su pueblo natal,¹⁰³ a cambio de la futura de una compañía de mar y guerra en la Armada de la Guarda por dos viajes.¹⁰⁴ El pasaitarra gozaría de la capitanía un único viaje, reforzando los Galeones de Diego de Ibarra,¹⁰⁵ a bordo de su bajel, el Nuestra Señora de Almonte y San Agustín. Su apoderado testamentario, Matías de Iraurgui, al redactar el inventario de bienes de Lezo, legó a la posteridad una ajustada «fotografía» de las subordinaciones económicas a las que estaba ligado un militar-empleado de la Carrera. Las deudas del capitán vasco giraban alrededor de un eje, su galeón y todo lo que traía aparejado: su fábrica, la carena, los pertrechos para su aviamiento, los gastos de mantenimiento de la nave, la tripulación, la gestión de la patente de capitán y servicios de intermediación, el seguro, las cartas de obligación concertadas con diversas figuras de la vida económica sevillana y gaditana... Como recuerda Brewer, la construcción de un navío de guerra, con sus imperativos tecnológicos y complejidad, fue hasta la aparición del sistema fabril, una de las formas de inversión más grandes que el estado o los empresarios privados podían acometer.¹⁰⁶ El Nuestra Señora de Almonte y San Agustín cohesionaba, por un lado, dos de los polos de desarrollo de la Castilla de fines del XVII: la rivera vasca y el golfo de Cádiz. Había sido planeada en el hogar de los Lezo, coadyuvando la hermana de Francisco, Mariana, y su marido, Jerónimo de Artía.¹⁰⁷ Artía había sido maestro de nao en la Carrera de Indias y todo apunta que era otro adlátere de los Echeverri.¹⁰⁸ Esta prestigiosa dinastía de marinos aportó 5.000 pesos a Lezo por mano de la marquesa de Villarrubia, aunque Iraurgui prefirió ocultar la razón.

103 Sobre el auge de la construcción naval en Guipúzcoa en este periodo, asociada a la Carrera de Indias, Odriozola Oyarbide, 1994.

104 Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 22 de junio de 1663, AGI, Indiferente General, 1489. Consulta de la Junta de Guerra de Indias, Madrid, 29 de mayo de 1670, AGI, Indiferente General, 1491.

105 «Data de su cuenta ordenada de los maravedís que pagó en el Arca de Capitanía General de la ciudad de Cádiz desde 1 de enero del año 1667 hasta fin de abril de 1672», Florencio de Vozmediano, AGI, Contratación, 3544.

106 Brewer, 1989, 34-37.

107 «Árbol genealógico de los descendientes de Jerónimo de Artía, casado en primer matrimonio con Ana de Vértiz y en segundo con Mariana de Lezo», Pasajes, 5 de octubre de 1696, Archivo Histórico Provincial de Guipúzcoa (AHPG), Oñate, AHPG-GPAH 3/2414, A, 213r.

108 «Registro de ida del navío “Nuestra Señora de la Concepción”, de doscientas toneladas, maestro Jerónimo de Artía [...] como capitana de la flota de Juan Domingo de Echeverri, marqués de Villalcázar, para Nueva España», 1666, AGI, Contratación, n. 2, r. 3.

TABLA 4

CONCEPTOS Y ACREEDORES DE FRANCISCO DE LEZO, DUEÑO DEL GALEÓN NUESTRA SEÑORA DE ALMONTE Y SAN AGUSTÍN

<i>Acreedor</i>	<i>Identidad</i>	<i>Concepto</i>	<i>Montante (pesos)</i>
Jerónimo de Artía	Cuñado de Lezo y maestre de nao	10 quintales de palo de campeche	-
Jerónimo de Artía y Mariana de Lezo	Hermana, matrimonio	Fábrica del galeón	2.600
		Clavazones y anclotes para última carena	600
		Gastos de casa	200
José de Morales Negrete	Cargador, maestre de plata	Desconocido	23.547
		Desconocido	1.210
Domingo de Miera Cevallos	Portero del Consejo de Indias	Desconocido	1.000
Gonzalo de la Esquina	Militar	Desconocido	2.000
Juan Bautista Cornelissen	Flamenco. Mayordomo de la Capilla de San Andrés (Cádiz)	Desconocido	2.000
Diego Centeno Ordóñez	Hermano de militar	Desconocido	4.000
Cristóbal de Velasco	Desconocido	Desconocido	3.400
Benito Muñoz (Valentín Pérez de Dunslague)	Desconocido/Hombre de negocios flamenco residente en El Puerto de Santa María, asentista	Árboles	1.000
Juan de Pedrosa	Militar	Desconocido	400
Juan Sáenz de Manurga	Hombre de negocios	Despachos de patente y agencia	100
		8 quintales de hierro para hacer pernería	36
		Pagas de carpintería, contra maestre y sustento y sueldo de la gente de mar, madera, jarcia y lona	14.503
		Fábrica del galeón, riesgo marítimo desde Vizcaya y gasto hasta el embarque	2.750

TABLA 4 (continuación)

<i>Acreedor</i>	<i>Identidad</i>	<i>Concepto</i>	<i>Montante (pesos)</i>
Martín de Alzate	Correo mayor	10 quintales y 3 arrobas de clavazón	86
Alejandro Sutherland	Mercader	100 quintales de plomo	420
Juan Enríquez de Mesa	Hombre de negocios flamenco, proveedor de pertrechos militares	Madera y árboles para carena	501
Juan Francisco van Havren	Mercader	58 quintales y 16 libras de jarcia	581
Nicolás Esquelín Bao	Mercader	2 calabotes que pesan 24 quintales y 33 libras	221
Bernardo Prins	Mercader	8 quintales y 87 libras de vaivén	97
Zacarías Viderique	Mercader	142 quintales y 67 libras de jarcia	1.428
Marquesa de Villarrubia	Familia Echeverri	Desconocido	1.000 (4.000 ya pagados)
Juan Pérez de la Calle	Maestro carpintero	Carena	73
<i>Total</i>			60.753

Fuente: elaboración propia a partir de «Testamento del capitán don Francisco de Lezo hecho por sus poderistas en virtud de su poder», Cádiz, 28 de diciembre de 1674, AHPC, Protocolos Notariales de Cádiz, 3084, ff. 767r y ss.; Sanz Ayán, 1992, 915-945; Carrasco González, 1996, 165-167; Crespo Solana, 2009, 142.

Pero la imagen que arroja el inventario de bienes —puede que alterada luego de que hacía tres años que se había culminado la fábrica del galeón— es la de un Francisco de Lezo dependiente del mercado de capitales asentado en la Baja Andalucía, aunque de raíces norteñas. Su máximo acreedor era el sevillano José de Morales Negrete, cargador a Indias y maestre de plata embarcado en el navío de Lezo.¹⁰⁹ No le iba muy a la zaga el empresario burgalés, Juan Sáenz de Manurga, avecindado en Cádiz.¹¹⁰ Entre los variados negocios de

109 «Real cédula a los oficiales de Panamá, para que paguen a José de Morales Negrete, provisto maestre de la plata del galeón en que fuera embarcado el capitán Francisco de Lezo, uno de los de la Armada de las Indias, mil pesos que ha prestado a la real hacienda, más sus intereses», Madrid, 10 de octubre de 1671, AGI, Panamá, 239, l. 19, ff. 396r-399v. «Expediente de información y licencia de pasajero a Indias de José Morales Negrete, mercader, a Tierra Firme», 21 de enero de 1681, AGI, Contratación, 5444, n. 1.

110 Testamento de Juan Sáenz de Manurga, Cádiz, 1 de octubre de 1685, AHPC, Protocolos Notariales de Cádiz, 3744, ff. 493-516.

Sáenz de Manurga, se situaba el aprovisionamiento de los contingentes españoles a Indias. En 1677, vendió a la Casa de la Contratación por valor de 6.738 reales de plata setecientas camisas y setecientas corbatas con las que vestir a una leva remitida al continente americano.¹¹¹ Así pues, es lógico que Francisco de Lezo subcontratase con él muchas de las labores de abastecimiento de la nave. El hombre de negocios originario de Redecilla del Camino libró el dinero necesario para despachar en Madrid la patente de capitán de mar y guerra de Lezo y cubrir los honorarios de la agencia de Alfonso de Herrera en la Corte a tal fin. También sostuvo los gastos del galeón hasta el alojamiento en él de la compañía del Tercio de Galeones, los sueldos de los prácticos que lo desplazaron desde los caños hasta la bahía, las obras de carena y el pago de las cuadrillas de carpinteros de ribera, hasta el sueldo del contraamaestre. Como se indicó páginas atrás, el desplazamiento del galeón desde la cornisa cantábrica corría a riesgo del militar-empresario, pero Lezo se había decantado por asegurar su preciado bajel, y Sáenz de Manurga era su hombre.

Los acuerdos comerciales sancionados en la paz de Münster, que posicionaron a los neerlandeses como «nación más favorecida»,¹¹² y el establecimiento de una sólida superestructura institucional en forma de consulados radicados en los principales puertos,¹¹³ vigorizaron las relaciones comerciales entre la Monarquía y la república independiente. Unas relaciones incentivadas desde la perspectiva hispana por su dependencia de buen número de servicios ofrecidos por las Provincias Unidas, entre ellos, el abastecimiento de pertrechos navales y militares. El galeón de Lezo era una prueba inapelable de las deficiencias productivas españolas y su repercusión en la industria naval peninsular. En este sentido, el inventario ilustra cómo el equipamiento del Nuestra Señora de Almonte era una empresa cosmopolita y transnacional, en la medida en que la mayor parte, si no todos los 4.970 pesos erogados en pertrechos, fueron directa o indirectamente surtidos por empresarios flamencos o hispano-flamencos. La casa de Valentín Pérez de Dunslague, asentista de pertrechos, fue cabeza, entre otros, del comerciante holandés Juan Telli,¹¹⁴ y de la firma especializada en aprovisionamiento y construcción naval de Gisberto Mels, comerciante de Ámsterdam.¹¹⁵ Por su parte,

111 «El dicho don Florencio de Vozmediano pagador por S. M. de las Reales Armadas y flotas de Indias», 1676-1677, AGI, Contratación, 3548.

112 Crespo Solana, 2009, 16.

113 Herrero Sánchez, 2000.

114 Carrasco González, 1996, 167.

115 Crespo Solana, 2009, 27.

Juan Enríquez de Mesa, otro destacado contratista y financiero,¹¹⁶ fungía de intermediario de Daniel van Eden.¹¹⁷ La mediación de un socio español, o hispano-flamenco, origen que se suele adjudicar a estos individuos, era un *modus operandi* habitual entre miembros de unas comunidades en ocasiones difícil de distinguir.¹¹⁸ Desafortunadamente, Matías de Iraurgi omitió realizar cualquier descripción de seis de los acreedores de Francisco de Lezo —algo, de por sí, ilustrativo, si se compara con la liberalidad con la que se referenciaron las deudas contraídas con los comerciantes de equipamientos— algunos de los cuales prestaron al pasaitarra sumas muy significativas, ¿eran acaso el saldo de las ventas de mercaderías efectuadas por el militar-empresario en Indias? Es imposible saberlo, aunque llama la atención la heterogeneidad de los implicados. Domingo de Miera Cevallos era en 1667 portero del Consejo de Indias,¹¹⁹ Juan Bautista Cornelissen, integrante de la nación flamenca gaditana,¹²⁰ Gonzalo de la Esquina, otro militar de la Carrera, y Diego Centeno Ordóñez, hermano del general José Centeno Ordóñez.

Conclusiones

Mediante este texto se han intentado trabajar unos militares-empresarios y unos contratos poco estudiados dada su aridez y la dispersión de las fuentes para su estudio en variadas series documentales. En un periodo, además, todavía hoy notablemente desconocido para la historiografía. Somos, por lo tanto, conscientes del carácter provisional de estas conclusiones. Pese a todo, es admisible sostener que durante la práctica totalidad del XVII el dispositivo militar de la Carrera de Indias fue gestionado y financiado mediante un complejo compromiso entre las instituciones reales y los agentes privados. En la primera mitad del XVII fue el Consulado el que, esencialmente, se encargó de la financiación y apresto del aparato defensivo, aunque a veces subcontratase servicios como el alquiler de los galeones de guerra y su carenado a particulares. La quiebra del sistema de asientos alteró el orden de cosas, provocando la penetración en el negocio naval de otras figuras

116 Carrasco González, 1996, 166.

117 Sanz Ayán, 1992.

118 Crespo Solana, 2011.

119 «Carta acordada del Consejo a don Diego González de Arce, tesorero general, dándole orden de pago de 300 reales de vellón a Domingo de Miera Cevallos, portero, como ayuda de costa», Madrid, 5 de abril de 1667, AGI, Indiferente General, 439, l. 23, f. 308-309.

120 Crespo Solana, 2002.

como los hombres de negocios y que, ya en los cuarenta, la administración de la avería recayese en la Corona por mano de la Casa de la Contratación. En un contexto de fraude crónico —en el que los militares siempre fueron parte activa— surgieron ideas en torno a la posibilidad de que estos se encargasen de las carenas e incluso fueran los propietarios de los galeones de guerra. Esta idea, enunciada por el visitador Góngora, no hacía sino sustituir a los maestros de naos a los que había recurrido la administración de la avería décadas antes. Y no era tan descabellada, puesto que tradicionalmente algunos altos mandos habían arrendado sus bajeles. Esta transformación, que llevó desde fines de los cuarenta a relacionar los nombramientos con la asunción de carenas, construcción naval y empréstitos, fue un proceso largo. Aun así, en el estado actual de la investigación, es arriesgado atribuirla a una sola figura o a un plan plenamente constituido y premeditado.

Para la década de los sesenta, abrogado el impuesto de la avería y derogada la exigencia del registro de la plata, la financiación de las armadas y flotas se había diversificado. El Consulado de Sevilla hacía indudablemente sus aportaciones, pero la Corona negociaba con muchos más interlocutores: los comercios de Sevilla y Cádiz prestaban sumas importantes, se beneficiaban los maestrajés de plata y, por supuesto, era clave la panoplia de servicios suministrados por los militares-empresarios. En vez de un único intermediario, había muchos, aunque, realmente, todos parecen haber estado imbricados. La Corona estuvo interesada en maximizar y potenciar el sector privado en pro del mantenimiento de la seguridad naval, el comercio y las comunicaciones. Prueba de ello son los asientos de construcción naval, que acabaron comportando el derecho de los militares-empresarios a usar sus bajeles como naos mercantes en subsecuentes viajes, una solución palmaria de *public-private partnership* (PPP). La Corona cedía el esfuerzo constructivo a los militares y aumentaba el número de navíos, mientras que los segundos resarcirían con creces sus gastos más tarde en calidad de dueños de galeones sumados al buque mercante de las flotas.¹²¹

Pero la Monarquía continuó inyectando numerario para la financiación del aparato militar y, como se comprobó, los préstamos de los militares coadyuvaban a que los caudales de las cajas reales indianas se desvaneciesen antes siquiera de arribar a la Península. Esto nos lleva a centrar la mirada en los capitales que actuaban a la sombra de los militares y les suministraban

121 Un compromiso, el de esta asociación público-privada, identificable en el asiento Grillo-Lomelín, cuyo esfuerzo constructivo fue financiado con los réditos del comercio esclavista. García Montón, 2017.

el dinero y recursos para acometer toda clase de servicios. Miembros del Consulado, maestros de plata, proveedores de pertrechos españoles y extranjeros con conexiones transnacionales... Lo que, de primeras, permite reevaluar el dinamismo de las corporaciones, oligarquías y sectores intermedios asentados en los puertos andaluces en este periodo, capaces de detraer en última instancia la plata de las cajas reales indianas gracias a su inversión en el aparato militar: una *fiscal-mercantile elite* a la andaluza, tomando prestado el término de Parrott.¹²²

Por último, se infiere que estos empresarios de la guerra engarzaban en la Baja Andalucía y sus ciudades recursos extranjeros proveídos por hombres de negocios que operaban a una escala transnacional. Estos individuos eran figuras imprescindibles para el éxito de una empresa de connotaciones imperiales como la Carrera de Indias, vital para el estado-fiscal hispano. Solo subsecuentes estudios, en esta línea, habrán de dilucidar si el escenario de muchas de estas operaciones, la Baja Andalucía, con su importancia urbana,¹²³ su papel como centro financiero,¹²⁴ la existencia de instituciones militares y fuerzas navales como la Armada de la Guarda y la del Océano,¹²⁵ encaja con el concepto de *fiscal-military hub* propuesto recientemente.

Referencias bibliográficas

- Álvarez Nogal, Carlos, *El crédito de la Monarquía Hispánica en el reinado de Felipe IV*, Valladolid, Junta de Castilla y León, 1997.
- Andújar Castillo, Francisco, «Los generales y almirantes de la Carrera de Indias en el último tercio del siglo XVII. Préstamos y venalidad», en Iglesias Rodríguez, Juan José y García Bernal, José Jaime (eds.), *Andalucía y el mundo atlántico moderno. Agentes y escenarios*, Madrid, Sílex, 2016, 265-286.
- Andújar Castillo, Francisco, «Marinos o mercaderes: sobre los mandos de las armadas de la Carrera de Indias en el reinado de Carlos II», en Iglesias Rodríguez, Juan José; García Bernal, José Jaime; y Díaz Blanco, José Manuel (eds.), *Andalucía en el mundo atlántico moderno. Ciudades y redes*, Madrid, Sílex, 2018, 239-261.
- Andújar Castillo, Francisco, «Los ingresos no fiscales de la hacienda castellana en las dos últimas décadas del siglo XVII. La vía de Indias», *Espacio, tiempo*

122 Parrott, 2012, 213-214.

123 Iglesias Rodríguez, 2018.

124 Carrasco González, 1996.

125 Salas Almela, 2002.

- y forma. *Serie IV, Historia Moderna*, 33, Madrid, 2020, 89-116. <https://doi.org/10.5944/etfiv.33.2020.27553>
- Brewer, John, *The Sinews of Power. War, money and the English state, 1688-1783*, Londres/Nueva York, Routledge, 1989.
- Bruijn, Jaap R., *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Liverpool, Liverpool University Press, 2011.
- Caballero Juárez, José Antonio, *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias. Siglos XVI y XVII*, México, UNAM, 1997.
- Carrasco González, M.^a Guadalupe, *Los instrumentos del comercio colonial en el Cádiz del siglo XVII (1650-1700)*, Madrid, Banco de España, 1996.
- Céspedes del Castillo, Guillermo, *La avería en el comercio de Indias*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1945.
- Crespo Solana, Ana, «El patronato de la nación flamenca gaditana en los siglos XVII y XVIII: Trasfondo social y económico de una institución piadosa», *Studia historica. Historia moderna*, 24, Salamanca, 2002, 297-329. Disponible en: https://revistas.usal.es/uno/index.php/Studia_Historica/article/view/4716 [Consultado: 10/08/2022].
- Crespo Solana, Ana, *Mercaderes atlánticos. Redes del comercio flamenco y holandés entre Europa y el Caribe*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 2009.
- Crespo Solana, Ana, «Elementos de transnacionalidad en el comercio flamenco-holandés en Europa y la Monarquía hispánica», *Cuadernos de Historia Moderna*, 10, Madrid, 2011, 55-76. https://doi.org/10.5209/rev_CHMO.2011.38670
- Díaz Blanco, José Manuel, *Así trocaste tu gloria. Guerra y comercio colonial en la España del siglo XVII*, Valladolid/Madrid, Instituto Universitario de Historia Simancas/Marcial Pons, 2012.
- Díaz Blanco, José Manuel, «Sobre las armadas de Indias: la práctica del “beneficio” y la crisis de la avería (1660-1700)», *Gladius: Estudios sobre armas antiguas, armamento, arte militar y vida cultural en Oriente y Occidente*, 35, Madrid, 2015, 117-138. <https://doi.org/10.3989/gladius.2015.0007>
- Díaz Blanco, José Manuel, «Servicio al rey y progreso social en el siglo XVII: los oficiales de la avería en la Casa de la Contratación», en García Hernán, Enrique y Maffi, Davide (coords.), *Estudios sobre guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica: guerra marítima, estrategia, organización y cultura militar (1500-1700)*, Valencia, Albatros, 2017, 471-492.
- Díaz Blanco, José Manuel, «La Carrera de Indias (1650-1700). Continuidades, rupturas, replanteamientos», *E-Spania: Revue électronique d'études hispaniques médiévales*, 29, París, 2018. <https://doi.org/10.4000/e-spania.27539>
- Domínguez Ortiz, Antonio, «Los generales y almirantes de la Carrera de Indias en el siglo XVII», en *América y la Monarquía española*, Granada, Comares, 2010, 75-89.

- García Fuentes, Lutgardo, *El comercio español con América, 1650-1700*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos/Diputación Provincial de Sevilla, 1980.
- García Fuentes, Lutgardo, *Sevilla, los vascos y América (Las exportaciones de hierro y manufacturas metálicas en los siglos XVI, XVII y XVIII)*, Bilbao, Fundación BBV, 1991. Disponible en: <https://www.fbbva.es/publicaciones/sevilla-los-vascos-y-america-las-exportaciones-de-hierro-y-manufacturas-metalicas-en-los-siglos-xvi-xvii-y-xviii-es/> [Consultado: 10/08/2022].
- García-Montón, Alejandro, «The cost of the asiento. Private merchants, royal monopolies, and the making of trans-Atlantic slave trade in the Spanish empire», en Polónia, Amelia y Antunes, Cátia (eds.), *Mechanisms of Global Empire Building*, Oporto, CITCEM, 2017, 11-34. Disponible en: <https://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/16661.pdf> [Consultado: 10/08/2022].
- Glete, Jan, *War and the State in Early Modern Europe. Spain, the Dutch Republic and Sweden as fiscal-military states, 1500-1660*, Londres/Nueva York, Routledge, 2002.
- Gómez Mesas, Javier, «Los Pereira, Cardoso y Ladrón de Guevara: tres familias especializadas en el abastecimiento de pertrechos y bastimentos navales en el reinado de Felipe IV», *Studia historica. Historia moderna*, 42:2, Salamanca, 2020, 255-288. <https://doi.org/10.14201/shhmo2020422255288>
- González Enciso, Agustín, «Asentistas y fabricantes: el abastecimiento de armas y municiones al estado en los siglos XVII y XVIII», *Studia historica. Historia moderna*, 35, Salamanca, 2013, 269-303. <https://doi.org/10.14201/shhmo201335269303>
- Goodman, David, *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona, Península, 2001.
- Heredia López, Alfonso Jesús, *El control de la corrupción en la Monarquía Hispánica. La Casa de la Contratación (1642-1660)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 2021.
- Heredia López, Alfonso Jesús, «La Casa de la Contratación y el fraude en el comercio indiano a mediados del siglo XVII», *Ohm: Obradoiro de Historia Moderna*, 31, Santiago, 2022. <https://doi.org/10.15304/ohm.31.7387>
- Herrero Sánchez, Manuel, *El acercamiento hispano-neerlandés (1648-1678)*, Madrid, CSIC, 2000.
- Herrero Sánchez, Manuel y Kaps, Klemens (coords.), *Merchants and Trade Networks in the Atlantic and the Mediterranean, 1550-1800. Connectors of commercial maritime systems*, Londres, Routledge, 2017.
- Hintze, Otto, «Military Organization and the Organization of the State», en Gilbert, Felix (ed.), *The Historical Essays of Otto Hintze*, Nueva York, Oxford University Press, 1975, 178-215.
- Iglesias Rodríguez, Juan José, «Ciudades y puertos atlánticos de Andalucía. Una jerarquía cambiante», en Iglesias Rodríguez, Juan José; García Bernal, Jose

- Jaime y Díaz Blanco, José Manuel (coords.), *Andalucía en el mundo atlántico moderno: ciudades y redes*, Madrid, Sílex, 2018, 55-98.
- Janžekovič, Izidor, «The rise of state navies in the early seventeenth century: a historiographical study», *Journal for Maritime Research*, 22:1-2, Londres, 2020, 183-208. <https://doi.org/10.1080/21533369.2020.1835229>
- Lamikiz, Xabier, «Basque Ship Captains as Mariners and Traders in the Eighteenth Century», *International Journal of Maritime History*, 20-2, Londres, 2008, 81-109. <https://doi.org/10.1177/084387140802000205>
- Lamikiz, Xabier, «Flotistas en la Nueva España: diseminación especial y negocios de los intermediarios del comercio transatlántico, 1670-1702», *Colonial Latin American Review*, 20:1, Londres, 2011, 9-33. <https://doi.org/10.1080/10609164.2011.552546>
- Lang, Mervyn Francis, *Las flotas de la Nueva España (1630-1710). Despacho, azogue, comercio*, Sevilla/Bogotá, Muñoz Moya, 1998.
- Malcom, Alistair, *El valimiento y el gobierno de la Monarquía Hispánica (1640-1665)*, Madrid, Centro de Estudios Europa Hispánica/Marcial Pons, 2019.
- Maréchaux, Benoît, «Business organization in the Mediterranean Sea: Genoese galley entrepreneurs in the service of the Spanish Empire (late sixteenth and early seventeenth centuries)», *Business History*, Londres, 2020a. <https://doi.org/10.1080/00076791.2020.1798933>
- Maréchaux, Benoît, «Los asentistas de galeras genoveses y la articulación naval de un imperio policéntrico (siglos XVI-XVII)», *Hispania. Revista española de historia*, 80:264, Madrid, 2020b, 47-77. <https://doi.org/10.3989/hispania.2020.002>
- Meehan Hermanson, Patricia, «Criterios y procedimientos para la elección de navíos insignia: el caso de Nuestra Señora del Juncal, capitana de la flota de Nueva España de 1630», en Trejo Rivera, Flor (coord.), *La flota de Nueva España 1630-1631. Vicisitudes y naufragios*, México, INAH, 2003, 79-112.
- Mena García, Carmen, «La Casa de la Contratación y el abasto de las flotas de Indias», en Acosta Rodríguez, Antonio; González Rodríguez, Adolfo; y Vila Vilar, Enriqueta (coords.), *La Casa de la Contratación, la navegación y el comercio entre España y las Indias*, Sevilla, Universidad de Sevilla/CSIC/Fundación El Monte, 2004, 237-278.
- Odrizola Oyarbide, Lourdes, «La industria naval Guipuzcoana y la producción de navíos para el Rey (1650-1799)», *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País*, 50:1, Azcoitia, 1994, 3-41. Disponible en: <https://www.rsbap.org/ojs/index.php/boletin/article/view/909> [Consultado: 10/08/2022].
- Pajuelo Moreno, Vicente, *La Armada de la Guarda. Defensa y naufragio en la Carrera de Indias*, Sevilla, Universidad de Sevilla/CSIC/Diputación de Sevilla, 2021.
- Parker, Geoffrey, *The military revolution. Military innovation and the rise of the West, 1500-1800*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988.

- Parrott, David, *The Business of War. Military Enterprise and Military Revolution in Early Modern Europe*, Cambridge, Cambridge University Press, 2012.
- Pérez-Mallafina, Pablo E., «Generales y almirantes de la Carrera de Indias. Una investigación pendiente», *Chronica nova: Revista de historia moderna de la Universidad de Granada*, 33, Granada, 2007, 285-332. <https://doi.org/10.30827/cn.v0i33.1774>
- Rahn Phillips, Carla, *Seis galeones para el rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII*, Madrid, Alianza, 1991.
- Rogers, Clifford J. (ed.), *The Military Revolution Debate. Readings on the Military Transformation of Early Modern Europe*, Nueva York, Routledge, 2018 [1.ª ed. 1995].
- Salas Almela, Luis, *Colaboración y conflicto. La Capitanía General del Mar Océano y Costas de Andalucía, 1588-1660*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 2002.
- Sanz Ayán, Carmen, «Negociadores y capitales holandeses en los sistemas de abastecimientos de pertrechos navales de la Monarquía Hispánica durante el siglo XVII», *Hispania. Revista española de historia*, 52:182, Madrid, 1992, 915-945.
- Schäfer, Ernesto, *El Consejo Real y Supremo de las Indias. Historia y organización del Consejo y de la Casa de Contratación de las Indias*, I, Valladolid, Junta de Castilla y León, 2003 [1.ª ed. 1935-1947].
- Serrano Mangas, Fernando, *Los galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1985.
- Serrano Mangas, Fernando, *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*, Madrid, Banco de España, 1989.
- Solbes Ferri, Sergio y Harding, Richard (coords.), *The Contractor State and its implications, 1659-1815*, Las Palmas de Gran Canaria, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2012. Disponible en: https://research.vu.nl/files/32276707/The_Contractor_State_and_Its_Implications_1659_1815.pdf [Consultado: 10/08/2022].
- Thompson, Irving Anthony A., *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*, Barcelona, Crítica, 1981.
- Thompson, Irving Anthony A., «La movilización de los recursos nacionales y la tesis de Downing. La guerra y el Estado en España a mediados del siglo XVII», en Martínez Ruiz, Enrique y Pazzis Pi Corrales, Magdalena de (dirs.), *España y Suecia en la época del Barroco (1600-1660)*, Madrid, Consejería de Educación y Cultura, 1998, 279-306.
- Torres Sánchez, Rafael, *El precio de la guerra. El estado fiscal-militar de Carlos III (1779-1783)*, Madrid, Marcial Pons, 2013a.
- Torres Sánchez, Rafael, «Administración o asiento. La política estatal de suministros militares en la Monarquía española del siglo XVIII», *Studia*

- historica. Historia moderna*, 35, Salamanca, 2013b, 159-199. <https://doi.org/10.14201/shhmo201335159199>
- Torres Sánchez, Rafael, *Military Entrepreneurs and the Spanish Contractor State in the Eighteenth Century*, Oxford, Oxford University Press, 2016.
- Valdez-Bubnov, Iván, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI.XVIII)*, México, INAH/Bonilla Artigas/Iberoamericana, 2011.
- Veitia Linaje, José de, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, Juan Francisco de Blas, 1672. Disponible en: <http://bdh.bne.es/bnearch/detalle/bdh0000092778> [Consultado: 10/08/2022].
- Vila Vilar, Enriqueta, «Las ferias de Portobelo. Apariencia y realidad del comercio con Indias», *Anuario de Estudios Americanos*, 39, Sevilla, 1982, 275-340. Disponible en: <https://digital.csic.es/handle/10261/28414> [Consultado: 10/08/2022].
- Weber, Max, «The Presuppositions and Causes of Bureaucracy», in Merton, Robert K. (ed.), *A Reader in Bureaucracy*, Nueva York, Free Press, 1952, 66-67.
- Wilson, Peter H. y Klerk, Marianne, «The business of war untagled: Cities as fiscal-military hubs in Europe (1530-1860s)», *War in History*, 29:1, Londres, 2022, 80-103. <https://doi.org/10.1177/0968344520913583>
- Yun-Casalilla, Bartolomé y O'Brien, Patrick K. (eds.), *The Rise of Fiscal States. A Global History, 1500-1914*, Cambridge, Cambridge University Press, 2012.

Recibido, 16 de abril de 2022
Segunda versión, 10 de agosto de 2022
Aceptado, 30 de septiembre de 2022