



**¿SOLDADOS O MERCADERES? COMERCIO, FRAUDE Y
ADMINISTRACIÓN DE LOS INFANTES ALISTADOS EN LAS ARMADAS Y
FLOTAS DE LA CARRERA DE INDIAS DEL SIGLO XVII**

Alfonso J. Hernández Rodríguez

Universidad de Sevilla, España

Recibido: 29/02/2024

Aceptado: 15/04/2024

RESUMEN

Este artículo pretende insertar en los debates acerca del comercio soterrado, el contrabando y el fraude en la Carrera de Indias a una figura comúnmente desatendida: el soldado. Nuestro propósito principal es mostrar cómo a lo largo del siglo XVII se produjo la progresiva configuración del soldado de infantería embarcado en un mercader disfrazado de profesional de la milicia y un pasajero encubierto. Dicho proceso fue producto de las múltiples transformaciones de economía política sufridas por el engranaje castrense de la Carrera de Indias, el incremento del derecho de la avería y la imposición de una fiscalidad extraordinaria. Tal aportación puede contribuir a esclarecer algunas dinámicas de la contratación transatlántica sostenidas hasta el ecuador de la centuria y más allá. Asimismo, se exponen algunos mecanismos aplicados por la Monarquía para frenar el mercadeo desaforado, exponiendo la delgada línea entre el contrabando y el supuesto menudeo consentido.

PALABRAS CLAVE: Carrera de Indias (siglo XVII); régimen de armadas y flotas; contrabando; fraude; fiscalidad; soldado.

**SOLDIERS OR MERCHANTS? TRADE, FRAUD AND ADMINISTRATION OF
THE INFANTRY OF THE *CARRERA DE INDIAS* FLEETS OF THE 17TH
CENTURY**

ABSTRACT

This article aims to insert into the debates about clandestine trade, smuggling and fraud in the *Carrera de Indias* a commonly neglected figure: the soldier. Our main purpose is to show how, throughout the 17th century, the progressive configuration of the embarked infantry soldier into a merchant disguised as a militia professional and an undercover

passenger took place. This process was the product of the multiple transformations of political economy suffered by the military apparatus of the *Carrera de Indias*, the increase in the *avería* duty, and the imposition of extraordinary taxation. This paper can contribute to clarifying some dynamics of transatlantic trade sustained until the mid-century and beyond. Likewise, some mechanisms applied by the *Monarquía* to stop uncontrolled traffic are exposed, indicating the thin line between smuggling and supposedly consented small trade.

KEYWORDS: *Carrera de Indias* (17th Century); Spanish Fleet System; smuggling; fraud; taxation; soldier.

Alfonso J. Hernández Rodríguez. Doctor en Historia por la Universidad de Sevilla (2023). Fue contratado predoctoral FPI en el Departamento de Historia Moderna de ese centro. Ha realizado estancias de investigación en México, adscrito al Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora. Autor y/o coautor de diversos artículos y colaboraciones en obras colectivas, sus principales líneas de investigación son la historia política, institucional, comercial y, especialmente, militar, de la Carrera de Indias. Es miembro del grupo de trabajo del Proyecto de Investigación «El universo humano de la “Carrera de Indias”» y en la actualidad ultima la redacción de un libro sobre el aparato defensivo de la Carrera de Indias durante el siglo XVII.

Correo electrónico: aherrod94@msn.com

ID ORCID: 0000-0003-3394-2195

¿SOLDADOS O MERCADERES? COMERCIO, FRAUDE Y ADMINISTRACIÓN DE LOS INFANTES ALISTADOS EN LAS ARMADAS Y FLOTAS DE LA CARRERA DE INDIAS DEL SIGLO XVII •

“[...] pocos bandos haced publicar, más los que diereis, ejecutadlos con rigor para que os crean en todo. Y esto mismo digo en las órdenes que se han dado en esta Carrera y en las ordenanzas de la Casa de la Contratación, que pocas se cumplen o no ningunas”.¹

En los últimos años venimos experimentando una interesante renovación historiográfica en torno a la Carrera de Indias en general y su dimensión militar y naval en particular (PAJUELO MORENO, 2021; AMOR MARTÍN, 2023; HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, 2023a). Tradicionalmente, la mayor parte de los trabajos aparecidos han atendido al ápice del organigrama de las armadas, los generales y almirantes. En nuestros días, a los estudios de corte biográfico (VALLEDOR ARÓSTEGUI, 2021: 83-108) se están añadiendo investigaciones que subrayan el reverso mercantil de los altos mandos (ANDÚJAR CASTILLO, 2016: 265-286; 2018: 239-261); su participación en el contrabando y el fraude (HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, 2024); o la inserción de estos militares en las fórmulas de economía política implementadas a fin de garantizar el sostenimiento logístico y financiero del dispositivo defensivo transatlántico (DÍAZ BLANCO, 2015: 117-138; HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, 2023b: 141-174). No obstante, es evidente que resta mucho por conocer acerca del universo humano de tales contingentes (DÍAZ BLANCO, 2017: 471-492) y de qué forma y por qué ciertos sujetos y grupos transgredían la normativa vigente. Hace poco, en un sugestivo libro, Heredia

• El presente estudio se ha realizado en el marco del Proyecto de Investigación «El universo humano de la “Carrera de Indias”» (PID2022-141165NB-I00), financiado por el Ministerio de Ciencia e Innovación del Estado español. Doy las gracias a los doctores Francisco Andújar Castillo y Alfonso Jesús Heredia López por su amable invitación a participar en este excelente dossier. Igualmente, agradezco las recomendaciones y sugerencias hechas por la doctora Guillermina del Valle Pavón, las cuales han mejorado el texto inicial.

¹ *Carta de Medina Sidonia a Pedro de Ledesma, Sanlúcar, 6 de octubre de 1614*, Archivo General de Indias (AGI), Indiferente General, leg. 1132.

López (2021) demostró la transversalidad de un fenómeno como la corrupción presente en la Casa de la Contratación, señalando a la par las innumerables posibilidades que depara una reducción de la escala de análisis de los actores involucrados.

Las siguientes páginas pretenden insertar en los efervescentes debates acerca del comercio soterrado, la corrupción, el contrabando y el fraude en la Carrera de Indias a una figura comúnmente desatendida: el soldado (HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, 2021a). Un personaje alejado del brillo y presencia que en la literatura especializada han ostentado los generales y almirantes, los jueces oficiales de la Contratación, o el prior y cónsules del Consulado de Cargadores a Indias. Nuestro propósito principal es mostrar cómo a lo largo de las primeras décadas del siglo XVII se produjo la progresiva configuración del soldado de infantería embarcado en las capitanas y almirantas de las flotas de Nueva España y Tierra Firme, así como de las compañías que guarnecían los galeones de la Armada de la Guarda -el denominado Tercio de Galeones-, en un mercader disfrazado de profesional de la milicia y un pasajero encubierto. Dicho proceso fue producto de las múltiples transformaciones de economía política sufridas por el engranaje castrense de la Carrera de Indias, las tentativas orientadas a aliviar el gasto y la externalización de determinados servicios logísticos en grandes agentes territoriales, el incremento del derecho de la avería y la imposición de una fiscalidad extraordinaria dirigida a sufragar el esfuerzo bélico durante la guerra de los Treinta Años. Esta aportación puede, aparte de arrojar luz acerca de la manera en la que se efectuaba el comercio legal e ilícito en los galeones de la plata (SERRANO MANGAS, 1992), esclarecer algunas dinámicas de la contratación transatlántica sostenidas hasta el ecuador de la centuria.

Asimismo, se tratan algunos mecanismos aplicados por la Monarquía para frenar el mercadeo desaforado, exponiendo la delgada línea entre el contrabando y el supuesto menudeo consentido. Unas prácticas que revelan hasta qué punto el soldado era un eje alrededor del que gravitaban los intereses crematísticos de una multiplicidad de instancias y agencias. Los infantes de la Carrera de Indias, ciertamente, fueron algo más que el estereotipo del soldado esbozado por algunas autobiografías contemporáneas, “porque estos soldados de este presidio [de Cádiz] y flotas son los rufianes del Andalucía madrigados” (CONTRERAS, 2018: 200). Por el contrario, se ofrece una panorámica más compleja y poliédrica de estos individuos, contribuyendo a mejorar

nuestra comprensión del aún hoy desconocido *milite* de los Austrias (RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, 2011: 315).

El delicado régimen fiscal-militar de la Carrera de Indias y el soldado

A comienzos del siglo XVII, la infraestructura militar de la Carrera de Indias había alcanzado un notable grado de sofisticación, estando el soldado inmerso en un complejo sistema de reclutamientos, alojamientos y conducciones de tropas no muy distinto al de otros escenarios de la Monarquía (RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ y DÍAZ ORDOÑEZ, 2020: 263-286). El distrito militar que integraba esta panoplia de operaciones logísticas -volcándose a las armadas y flotas el suministro de hombres y recursos- era la conocida Capitanía General del Mar Océano y Costas de Andalucía, al frente de la cual se hallaban desde 1588 los duques de Medina Sidonia (SALAS ALMELA, 2002). Este aparato, destinado a limitar los riesgos inherentes a las navegaciones transoceánicas, era sufragado por el derecho finalista y *ad valorem* de la avería, que gravaba a todas las mercancías -inclusive los metales preciosos- con los que traficaban los cargadores tanto en la ida como en la vuelta (CÉSPEDES DEL CASTILLO, 1945; VEITIA LINAJE, 1672: 144-159). La presión militar soportada por la Carrera en las postrimerías del XVI condujo a que Monarquía y Comercio -por lo general representado por el Consulado- concertaran entre 1591 y 1642 un total de nueve asientos que estipulaban la recaudación del gravamen a manos del segundo y la asunción por este de algunas tareas relacionadas con los aprestos. El soldado, en este sentido, se incrustaba en este andamiaje fiscal al recibir del pagador general, uno de los oficiales de la avería de la Casa de la Contratación, su salario. Este consistía en pagas generales y socorros, aunque comúnmente estos últimos, al igual que las pagas anticipadas previas a los embarques, los montantes de las raciones, municiones y valor de las armas, amén de contraprestaciones varias, se le eran descontados de los remates finales de la paga.²

Sin embargo, ya en los albores del XVII, semejante estructura empezó a ser contemplada como excesivamente onerosa e incluso perjudicial para los agentes que la administraban y le proporcionaban cobertura: el Consulado y los administradores de la avería, el asistente de Sevilla y su cabildo y, entre otros Grandes, el duque de Medina

² AGI, Contratación, leg. 3346.

Sidonia. El rechazo a perpetuar una estructura castrense a su juicio sobredimensionada y superflua conviene ser contextualizada. A principios del XVII, el carácter de los flujos comerciales entre Europa y América se fue paulatinamente reajustando al contraerse el volumen del tráfico -con la competencia adicional 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: 19-73; LAMIKIZ, 2023: 213-248). Prueba del impacto de estas transformaciones en el régimen fiscal-militar de la Carrera son las amargas palabras del prior del Consulado, Pedro de Avendaño Villela, al definir la bolsa de la avería en 1609 como un “enfermo desahuciado” y un “muerto”.³ Seguramente la reformulación de la economía atlántica afectó sensiblemente también a los estados señoriales de los Medina Sidonia, para quienes el ejercicio de la capitanía general se fue antojando gravoso (SALAS ALMELA, 2021: 77-101).

El concierto entre la Monarquía y el Consulado del asiento de la avería de 1608-1613 trajo aparejado la constitución de la Junta de la Avería (DÍAZ BLANCO y HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, 2021a: 23-45), un órgano de decisión cuya razón de ser era la gestión de la avería y que, al reunir por vez primera entre sus miembros a prior y cónsules, estaba en posición de acoger las demandas de las oligarquías andaluzas. Como se ha tratado ampliamente en trabajos anteriores, la Junta de la Avería y el concurso del VII duque de Medina Sidonia -en su calidad este último de señor jurisdiccional, polo de fidelidad local e intermediario entre el reino y la Corte- lograron la basculación del grueso del aparato militar de la Carrera del interior de la Andalucía Occidental al presidio de Cádiz. El traslado a esta plaza de las compañías de las flotas de Nueva España y Tierra Firme -desde 1606- y, particularmente, de las compañías del Tercio de Galeones -a partir de 1611 (HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, 2023c: 19-38)- tuvo hondas consecuencias para el aspecto y extracción del soldado de la Carrera. La medida, auspiciada por el VII duque, es innegable que repercutió positivamente en el desempeño de la bolsa de la avería, al concentrar las tropas en un único acuartelamiento, prescindir de los costosos tránsitos entre localidades y despedirse a comisarios y oficiales subalternos. Por si fuera poco, el capitán general del Mar Océano expidió con bastante

³ AGI, Contratación, leg. 4989B.

alegría licencias a los soldados -muchos, vasallos suyos- para que en las invernadas retornasen a sus casas, ahorrando en materia de socorros (HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, 2021b: 209-224), con la seguridad de que sus hogares estaban próximos a Cádiz y se reengancharían al momento de zarpar las armadas y flotas.

El arbitrio, por lo pronto, potenció el alistamiento como soldados del Tercio de Galeones de integrantes del sector manufacturero de las ciudades de la Baja Andalucía. Zapateros, sastres, alarifes y presuntos mercachifles que realizaban sus oficios mientras se desarrollaban las ferias, un proceso en ciernes ya tiempo atrás para los soldados de las capitanas y almirantas de las flotas, y aun los artilleros.⁴ Cristalizó un soldado de ocasión, esto es, un infante a tiempo parcial (THOMPSON, 2003: 17-38), que compaginaba el servicio en los galeones de guerra con la práctica de otras profesiones ajenas a la milicia. Con todo, a medio y largo plazo, parece claro que la traslación a Cádiz del acuartelamiento de la infantería de la Carrera consolidó una tipología precisa de *milite*. El recluta de última hora, un pasajero que, de acuerdo con las fuentes, sentaba plaza, con un interés particular o, directamente, con ánimo de desertar nada más tocar tierra americana.⁵ Hacia 1638, el general Carlos de Ibarra afirmaba que, a veinte días del embarque, faltaban seiscientos hombres con los que engrosar las compañías de los galeones.⁶ Paradójicamente, en la inflexión entre los años veinte y treinta, los enganches *in extremis* no fueron tanto resultado de la voluntad de las autoridades rectoras de la Carrera de Indias por aminorar el presupuesto defensivo, como de la incapacidad de los administradores de la avería para proveer socorros regulares a las banderas acantonadas en Cádiz. En mayo de 1629, por ejemplo, en medio de la expedición de Fadrique de Toledo a las Indias, Antonio de Andrade, Martín Sáenz de Ubago y Salvador de Espinosa se disculparon ante el VIII duque de Medina Sidonia por interrumpir la satisfacción de numerario al presidio.⁷ Merece la pena no olvidar que entre mediados del decenio de los veinte e inicios de los cuarenta, el régimen fiscal-militar de la Carrera hubo de hacer frente a un tensionamiento de recursos sin precedentes, con el acrecentamiento de galeones de guerra y tripulaciones, en aras de proteger las flotas

⁴ *Carta de Pedro de Avendaño Villela a Felipe III, Sevilla, 9 de octubre de 1612*, AGI, Indiferente General, leg. 1129. Véase también Cossart, 2021, pp. 216 y 340.

⁵ *Carta de Tomás de Larraspuru a Felipe IV, cabo de San Vicente, 13 de noviembre de 1626*, AGI, Indiferente General, leg. 1149.

⁶ AGI, Indiferente General, leg. 1164.

⁷ *Carta de los administradores de la avería a Medina Sidonia, Sevilla, 12 de mayo de 1629*, AGI, Indiferente General, leg. 1154.

mercantes de la amenaza enemiga (AMADORI, 2013: 419-420). El estrés bélico comportó la consiguiente pérdida de cohesión de la infantería y la erosión de la vocación de permanencia de las unidades.

Soldados desertores, soldados destructores de la avería, ¿soldados mercaderes?

No cabe la menor duda que uno de los ejes clásicos de la discusión historiográfica focalizada en la Carrera de Indias del siglo XVII ha sido el fraude fiscal en todas sus dimensiones y graduaciones: el contrabando de mercaderías, el infrarregistro o no registro de productos y consecuente elusión de derechos y, en fin, el comercio ilícito con sus abigarradas manifestaciones posibles.⁸ Una de las máximas aportaciones de Díaz Blanco (2012) con su meta-relato de la Carrera en esta centuria fue ligar la evolución del comercio transatlántico a la imposición fiscal y parafiscal fruto de la guerra. Según esta obra, los imperativos defensivos de la primera mitad del XVII -y en concreto durante el ministerio de Olivares- carcomieron las bases financieras y contractuales en las que se había fundado la Carrera. Las exigencias militares elevaron la avería, y esto, unido a la fiscalidad extraordinaria impuesta por la Corona, habría incrementado el fraude -en especial de América a España- reduciendo la percepción de este impuesto.

En un círculo endiablado, los tipos de la avería se elevaron por años mientras se recaudaba menos y se continuaban enviando armadas reforzadas, espoleando el desentendimiento de los cargadores de la tributación y llevando a la quiebra a los asientos de la avería. Esta explicación es convincente si se examinan los tipos fiscales por los que discurrió el derecho -del 6% del albor del XVII, después de 1627 a puntos entre el 19-33%, y luego de 1634, moverse a caballo del 12-23% (SERRANO MANGAS, 1989: 299). A estos datos, de por sí elocuentes, se suman la serie de averías gruesas (VEITIA LINAJE, 1672: 145-146) que habían de subir el coste de la actividad comercial, disuadiendo el registro. Sin embargo, se está concitando cierto consenso en que, en vista de un exhaustivo estudio de la nueva forma de cálculo de la base imponible sobre la aplicación del almojarifazgo de Indias en Sevilla y Cádiz, introducido en los años veinte, se moderó la fiscalidad y aparentemente se desincentivó el fraude de ida (LAMIKIZ, 2023: 213-248). La verdad es que, como confirma Díaz

⁸ Sobre estos conceptos, véase el artículo de Díaz Blanco en este dossier, a quien agradezco la gentileza de compartirme el manuscrito.

Blanco en este dossier, el infrarregistro de ida pudo ser una tendencia a la baja, “decreciente”; se presupone que en los navíos mercantes.

El problema de esta afirmación -y la razón por la que ha de ser acogida con prudencia- reside en que soslaya una realidad: el comercio lícito e ilegal no se llevaba a cabo en la Carrera de Indias exclusivamente en las naos. Por el contrario, y a pesar de la prohibición de meter mercancías inaugurada en 1590, ya en la primera y segunda década del XVII fue común que, a cambio del arrendamiento de naves de guerra a la avería por parte de destacadas figuras del Comercio sevillano, se admitiesen permisiones para la introducción de aquellas. Si aceptamos las acusaciones vertidas por los jueces oficiales de la Contratación, militares-empresarios como Gaspar de Vargas habrían metido de contrabando textiles en los galeones y traído de vuelta barras de plata sin registrar (HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, en prensa). La dificultad de plantear el contrabando efectuado a través de los galeones de guerra, como siempre, estriba en su cuantificación, para lo cual recurriremos no a escudriñar su volumen, sino más bien los agentes comprometidos en el mismo más numerosos, los soldados. De hecho, no se trata de una hipótesis novedosa, puesto que el propio Lamikiz (2011) constata que bastantes de los flotistas que se internaban a fines del XVII en la Nueva España lo hacían viajando con plaza de soldados y artilleros, cumpliendo funciones de factoraje mercantil y sin obviamente emitirse por la Contratación licencia de pasaje alguna. Muchos, si no la totalidad, habrían llegado previamente a algún tipo de acuerdo con capitanes de mar y guerra vascongados, paisanos suyos, como Gabriel de Crucelaegui, Francisco de Lezo o Domingo de Munárriz.⁹ Este comportamiento, que encomenderos o factores comerciales tomasen plaza de infantes no era, para nada, un endemismo de la Carrera de Indias del Atlántico. En otro vector transoceánico de la globalización temprana, el Galeón de Manila, mercaderes peruleros y mexicanos embarcaban a las Filipinas clandestinamente como tripulantes del navío (BONIALIAN, 2021: 185-211; VALLE PAVÓN, 2022: 17-39).

El soldado de las armadas y flotas fue un tema de discusión habitual en la Carrera de Indias del siglo XVII, especialmente en las primeras décadas. En realidad, aquello que en teoría preocupaba a los organismos gobernantes era la cada vez más acusada tendencia de la soldadesca a desertar. La deserción generó una cantidad nada

⁹ Sobre la importancia de la confianza en las asociaciones comerciales, fundamentada en los lazos de parentesco y paisanaje, Lamikiz (2010).

despreciable de documentación y, como se apreciará, fue rápidamente vinculada al comercio ilícito. Sea como fuere, es necesario insistir en que, más allá de ser una problemática que afectaba a la capacidad bélica del dispositivo naval -sobre todo durante los tornaviajes-, fue observada como una peligrosa dinámica aneja al fraude y, por ende, susceptible de socavar las bases financieras y logísticas del aparato militar. No en vano, los mercaderes que se alistaban como soldados recibían al embarcar dos pagas adelantadas y consumían los bastimentos a cuenta de la avería en el transcurso de la travesía. Al desamparar sus banderas en la Veracruz, Portobelo, Cartagena de Indias y La Habana obligando a la oficialidad de la armada a levantar y pagar a sus sustitutos, los costes para la avería se incrementaban.¹⁰ Si aquellos escurridizos desertores acarreaban como encomenderos mercancías introducidas en los bajeles de guerra, sorteando toda suerte de impuesto, el menoscabo para la avería sería doble, atentando de paso contra el almojarifazgo y las alcabalas.

Por supuesto, para un factor “disfrazado” de soldado, las ventajas de embarcarse en los galeones de la plata eran indiscutibles: se esquivaba cualquier control por la Casa de la Contratación, evitando tener que arrostrar los trámites de una licencia de pasaje (FERNÁNDEZ LÓPEZ, 2018: 175-201) -algo ideal, sin ir más lejos, para un extranjero-; se viajaba gratis, a resguardo de las mejores naves de la época, recibiendo una manutención aceptable, a costa de la avería; y, ante todo, se orillaba la fiscalidad de rigor (avería, almojarifazgo, alcabala). Ahora bien, burlar la tributación oficial no eximiría a dicho mercader de soportar otros gravámenes “extraordinarios”, percibidos por esos otros agentes gracias a los cuales había podido embarcar en el galeón. Naturalmente, esta carga no oficial, de la que disponemos escasos detalles, aunque no hubo de ser baladí, sí tuvo indefectiblemente que antojarse más asequible (DÍAZ BLANCO, 2012: 223-224). Máxime, en un periodo crítico, marcado por la modificación cualitativa de la demanda de los mercados indianos; el acrecimiento desorbitado de la avería; y una fiscalidad extraordinaria que desaconsejaba el registro (DÍAZ BLANCO y HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, 2020: 27-74).

Poseemos abundantes testimonios de los pormenores de esta deserción. En 1618, Diego Enríquez, gobernador del Tercio de Galeones, avisaba a Felipe III del elevado número de infantes que aprovechaban para huirse al ser colocados en los cuerpos de

¹⁰ AGI, Indiferente General, leg. 1137.

guardia que las tropas custodiaban mientras la Armada de la Guarda estaba atracada en Portobelo: el que acompañaba al general en tierra, el que iba a hacer la aguada y aquel que vigilaba el Camino Real a Panamá, el llamado Cascajal -por el río homónimo- o Matadero (CASTILLERO CALVO, 2016). Para Enríquez, las fugas contaban con el respaldo de las autoridades indianas, desde el presidente de la Audiencia de Panamá a los gobernadores de los puertos y castellanos, quienes no movían ni un dedo por apresar a los desertores. Es más, con la finalidad de maquillar estas huidas, los oficiales de las plazas fuertes indianas alistaban a estos desertores temporalmente en sus guarniciones. Paralelamente, los soldados levantados en América con objeto de que los galeones no fueran vacíos, en una práctica descrita como “trueque”, desasistían en Andalucía sus compañías nada más arribaban a Cádiz, minando todavía más la salud de la bolsa de la avería.¹¹ Esta retórica sería suscrita por el contador de la Armada de la Guarda, resaltando la complicidad de los gobiernos de Indias y los vecinos de los puertos hacia los soldados-pasajeros, “dándoles pasaportes para que pasen adelante y encubriéndolos”.¹²

Y es que uno de los rasgos de estos desertores era ese, no se conformaban con establecerse en las costas, adentrándose en el corazón de los virreinos. En verdad, no había ningún soporte logístico que les concediera la oportunidad de quedarse en los galeones o en los castillos en el intervalo entre que se celebraban las ferias y partía de regreso la armada. Terminando el decenio de los treinta, los capitanes de las seis compañías del presidio de Cádiz -dos de las cuales se embarcaban cada año por turnos respectivamente en la capitana y almiranta de la flota de Nueva España- se quejaban al IX duque de Medina Sidonia de no contar ni ellos ni sus soldados con los recursos dinerarios ni logísticos con los que acomodarse en la fortaleza de San Juan de Ulúa o Veracruz. Las infraestructuras de la primera eran deficientes, en cuanto a las del puerto, la renta de las casas puestas en alquiler por los vecinos era prohibitiva para los soldados.¹³ Evidentemente, la inmensa mayoría de estos soldados no esperaban pacientemente en las inmediaciones de esta “llave de la Nueva España” a retornar a la Península.

¹¹ AGI, Indiferente General, leg. 1137.

¹² *Carta de Antonio de Arrieta Mascarua a Felipe IV, Cartagena de Indias, 13 de julio de 1623*, AGI, Indiferente General, 1145.

¹³ *Carta de los capitanes del presidio de Cádiz a Medina Sidonia, Cádiz, s.f.*, Archivo General de Simancas (AGS), Guerra Antigua, leg. 1291.

En cualquier caso, las denuncias más desabridas contra estos soldados huidos, identificados sin vacilación como auténticos mercaderes, procedían de las instancias a las que le iba la hacienda en ello, a saber: los administradores de una avería que se estaba destruyendo impunemente y los oficiales reales de la aduana de Portobelo. No es casualidad que, en 1608, el Consulado, aupado al estrado político merced a la Junta de la Avería, distinguiera a los fugados como unos encomenderos comerciales plenamente ajenos al registro, perjudiciales para la marcha de los asientos y, por extensión, refractarios al *statu quo* organizado por la corporación mercantil:

“[...] muchas personas que van a las Indias por pasajeros asientan plazas de soldados en el armada, y tienen modo de asentarlas después en los presidios por el tiempo que les conviene negociar en las Indias. Y cuando vuelve otra armada y han negociado, se vuelven en ella en sus plazas de soldados, que esto es muy dañoso y de muchos inconvenientes y costa de la avería”.¹⁴

Para los cargadores más encumbrados de Sevilla, había soldados que desertaban en los puertos americanos, incursionando por un año o más en los reinos de Indias para, luego de concluir sus operaciones, volver a Europa nuevamente alistados en una subsiguiente formación naval.

Respecto a los oficiales reales de Portobelo, hacia 1622 -antes de que el método de tasación fiscal de los fardos cambiara del valor declarado de su contenido a su peso-, apercibieron a Felipe IV del descenso de los ingresos en concepto de almojarifazgo y alcabalas. Pero la intención de dichos oficiales aduaneros distaba de señalar el contrabando y fraude practicado por medio de las naos mercantes de la flota de Tierra Firme. A su entender, en el curso de las ferias, el puerto se llenaba de tiendas hasta rebosar. Indagando en la propiedad de estas, habían averiguado que pertenecían a hombres de negocios extranjeros, estando las haciendas cosechadas “puestas en cabeza de oficiales de las armadas, como son soldados, artilleros y marineros”.¹⁵ Los grandes mercaderes transnacionales se habían percatado de que, ubicando a sus apoderados y factores como soldados en el meollo de las armadas, los galeones de la plata, estaban protegidos por el fuero militar (MARTÍNEZ RUÍZ, 2006: 11-32), escapando de la jurisdicción de las justicias reales más celosas. No había que esperar colaboración de los

¹⁴ “Capítulos referentes a la reforma de la Armada para aliviar el gasto y remediar la avería”, 5 de diciembre de 1608, AGI, Indiferente General, leg. 1124.

¹⁵ Carta de los oficiales reales de Portobelo a Felipe IV, Portobelo, 6 de julio de 1622, AGI, Indiferente General, leg. 1142.

altos mandos, pues el general marqués de Cadreita había despachado el asunto sin comprometerse a castigar los desmanes. Tampoco los oidores de la Audiencia de Panamá forzarían la investigación, conscientes de que cuando Cristóbal de Balbas, fungiendo como tesorero de la Real Hacienda de Tierra Firme a la altura de 1609, había inquirido en el contrabando, había fracasado.¹⁶ Posiblemente, detrás de la denuncia de los oficiales de Portobelo se encontrara el propio Balbas, factor de la Audiencia de Panamá, el cual, apenas dos años más tarde, en 1624, destaparía el alcance del fraude y la plata descaminada mediante los galeones (VILA VILAR, 1985: 253-270). No es descartable que, pese a no ser mencionados, algunos de estos soldados no fueran factores del capital extranjero, sino peruleros que sí intervenían en las ferias de Portobelo (DÍAZ BLANCO, 2022), aunque subvirtiendo las potencialidades fiscales de estas citas. Así, la movilidad ofrecida por las armadas habría sido aprovechada por factores cuyo viaje de ida era de América a Europa.

Las referencias a estos soldados-cargadores son refrendadas por la estadística, si bien indirectamente. La deserción en Indias inquietó a las autoridades durante décadas, desgraciadamente, no han sobrevivido demasiadas listas que desglosen el número de implicados y su naturaleza. Ya a comienzos de la presidencia de la Casa de la Contratación por Francisco Duarte (1608-1615), son frecuentes las misivas en las que los oficiales y jueces letrados de la institución hispalense transmitían una llamativa falta de motivación por erradicar el fenómeno. Por consiguiente, la única base documental relativamente seriada con la que contamos a fin de diseccionar las fugas son otros elencos elaborados por los oficiales de las armadas, más generales, los cuales reflejan sin distinción la suma de fallecidos, enfermos y desertores en Indias. Este corpus permite extraer la tasa de desgaste, o porcentaje de hombres perdidos en las expediciones.

Atendiendo a los resultados arrojados por el **Gráfico N° 1**, que plasma la tasa de desgaste de la infantería embarcada en diversas armadas entre 1608-1684, la primera valoración es la siguiente: el nivel de pérdidas sufridas por los contingentes fue elevado y con una ligera tendencia al crecimiento a lo largo de la centuria. Con altibajos, experimentó un promedio del 25%, lo que no oculta otra salvedad: cada armada era una expedición circunstanciada por particulares vicisitudes. En 1608, la tasa de desgaste fue

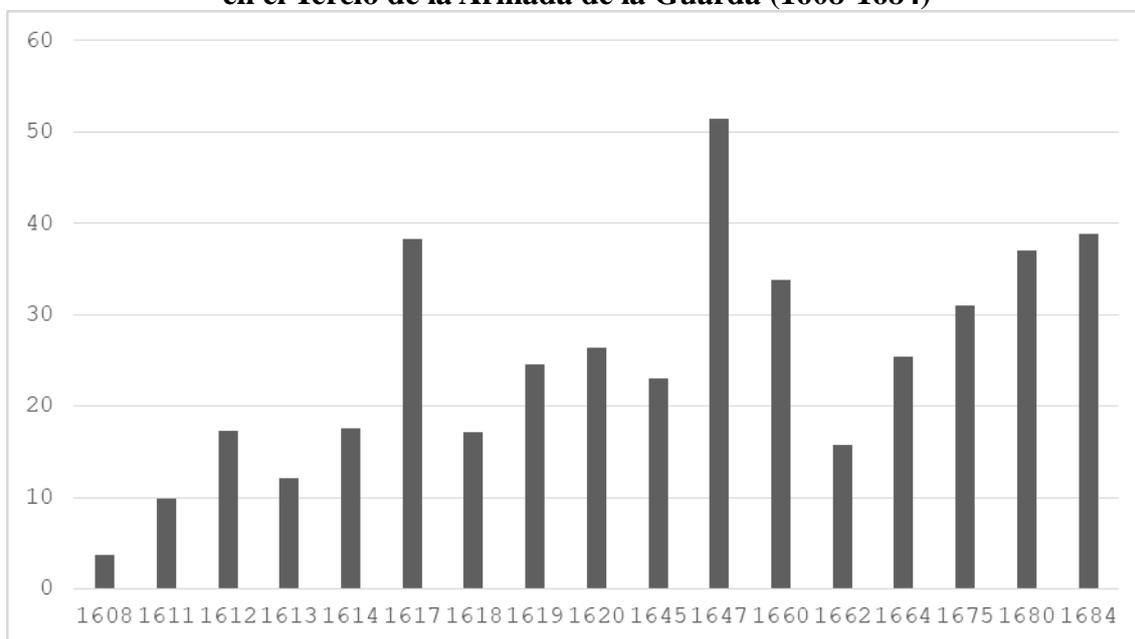
¹⁶ *Carta de los oficiales reales de Portobelo a Felipe IV, Portobelo, 6 de julio de 1622*, AGI, Indiferente General, leg. 1142.

de apenas un 3,73%; en 1617, del 38%; y en la Armada de la Guarda retornada hacia 1647, del 51%. Aunque la muerte era una camarada del soldado -y del mercader- (DÍAZ BLANCO y HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, 2022: 103-132), los pocos desgloses que distinguen fehacientemente entre fallecidos, enfermos y desertores, subrayan la incidencia de este último fenómeno en el global de pérdidas. Al regreso de la armada en octubre de 1612, del total de 86 infantes perdidos, 56 correspondían a fugados en los atracaderos americanos. Al regreso de los galeones de Manuel de Bañuelos a España en 1665, los decesos durante la singladura llegaron a los 20 individuos; los convalecientes en Indias, a 26; y los desertores, a unos abrumadores 218 sujetos. Es como si durante la travesía hubieran causado baja dos compañías del Tercio de Galeones completas.

Pero estos porcentajes de desgaste recogidos son ambiguos, habiendo de ser comprendida como una tasa de mínimos porcentuales, y no de máximos con los que calibrar la deserción en la ida. No en balde, ya se ha aludido a cómo en los puertos americanos se producían reposiciones, los trueques, que cubrían al menos parcialmente las pérdidas a causa de la deserción. Los factores y encomenderos alistados en la Baja Andalucía abandonaban sus compañías en Portobelo, Veracruz o Cartagena, pero otros comerciantes que habían finalizado sus negocios en Indias -o que se preparaban para emprender su factoraje en Europa- los suplantaban en la vuelta, una dinámica que indudablemente enmascaraba las verdaderas cifras de desgaste definitivas. Gaspar de Monteser, tesorero de la Casa de la Contratación -y antes veedor de la armada-, alertaba al Consejo de Indias que en tierras americanas escapaban dos tercios de la infantería reclutada en Andalucía. Por si esto no bastara, recalca que no siempre era posible restituir tamaña cantidad de hombres en Tierra Firme.¹⁷

¹⁷ *Carta de Gaspar de Monteser a Juan Ruíz de Contreras, Sevilla, 9 de mayo de 1623*, AGI, Indiferente General, leg. 1168.

Gráfico N°1
Porcentaje aproximado de bajas provocadas por muerte, enfermedad o desertión en el Tercio de la Armada de la Guarda (1608-1684)



Fuente: Elaboración propia con base en AGI, Indiferente General, legs. 1127-1128-1131-1133-1136-1137-1139-1141-1142. AGI, Contratación, legs. 3418-3419-3420-3490-3491-3547-3573-3582-3584-4793-4794.

¿Cómo encaja lo anteriormente expuesto con las flamantes interpretaciones en relación con la fiscalidad y el fraude en la Carrera de Indias del XVII? Si, para 1629, gracias al sistema de avalúos, se materializó una rebaja fiscal que redujo el fraude -y se sobreentiende, el contrabando-, la disposición tuvo poco, o ningún correlato en una perspectiva de larga duración, sobre la introducción de mercaderías en los galeones de la plata. O, en otras palabras, continuaron embarcándose soldados-mercaderes en las armadas y flotas. En 1631 se confirieron en el seno de la Junta de Guerra de Indias diversos medios para atajar el contrabando de mercaderías y el trasiego de plata fuera de registro en el interior de los galeones. Se propuso que el salario cobrado por los militares se estableciera en función de lo recaudado en concepto de avería. Al final, la Junta -hay que reconocer que más enfocada en paliar el no registro de vuelta-, desechó el plan. Nadie se embarcaría en los galeones y cualquier indagación se tropezaría con un silencio exculpatorio:

“Siendo cierto las cantidades que van viniendo fuera de registro, y el aprovechamiento que podría tener cada uno de infinitos que saben los fraudes que se hacen, hasta hoy no ha denunciado soldado ni marinero de descamino ninguno [...] porque tienen infame entre todos este modo de delación”.¹⁸

En 1639, durante la campaña de Salses, los galeones de la plata fueron transferidos con sus tripulaciones a la Armada del Mar Océano. El general de esta fuerza, el duque de Nájera, describió a los soldados de la Carrera como individuos que “no se juzgan más vasallos de S.M. que para ir a las Indias con sus drogas”.¹⁹ Persiste la sensación -que subsecuentes trabajos habrán de corroborar- de que al ritmo que avanzó la primera mitad del XVII, coincidiendo con el alza de la avería y la fiscalidad extraordinaria, porción notable del tráfico se trasvasó de las naos mercantes a los galeones de guerra. Sencillamente, cundió la desconfianza a la Monarquía entre el Comercio, y sin confianza, no había registro. Desde luego, a la administración no le quedó atisbo de duda del volumen de mercaderías que se cargaban en los galeones, como atestiguan reiteradas comisiones despachadas para hondear estas naves: Bartolomé Morquecho, 1637;²⁰ Juan de Góngora, galeón de Gaspar de Carasa, 1640; Juan de Góngora, 1646, tres de los bajeles comandados por el general Pedro de Ursúa (HEREDIA LÓPEZ, 2022). Tan solo un año después de esta visita, una real cédula librada a través de la Junta de Guerra de Indias admitía que los soldados embarcados en los galeones no eran meros mercachifles como sus precursores de comienzos del XVII, sino personas que cruzaban a las Indias “llevando cargazones en confianza y trayendo fuera de registro mucha cantidad de plata”. Un perfil de individuo lo suficientemente influyente, que “granjeaba” la “tolerancia” de los cabos de galeones y demás oficiales de las armadas. En suma, la Junta de Guerra requería la cooperación de todos los oficiales reales, instándoles a impedir el alistamiento como soldado de “persona que fuere conocida por mercader o factor o encomendero de los cargadores de Sevilla ni a los que van a llevar cargazones propias” porque su móvil era “excusar la paga de derechos y traer de vuelta plata en confianza”.²¹

¹⁸ AGI, Indiferente General, leg. 1871.

¹⁹ AGS, Guerra Antigua, leg. 3173.

²⁰ “Comisión a don Bartolomé Morquecho para visitar si llevan los galeones de la Armada que ahora van a las Indias algunas mercaderías”, Madrid, 5 de abril de 1637, AGI, Indiferente General, leg. 2500, L. 17.

²¹ AGI, Indiferente General, leg. 2502, L. 21.

Finalmente, no está de más preguntarse si, efectivamente, la abrogación de la avería como tasa *ad valorem* sobre el tráfico mercantil y la derogación del registro obligatorio de vuelta en los sesenta (DÍAZ BLANCO, 2012: 222-225 y 243-245) de veras coadyuvaron a reducir el fraude, concretamente, el de ida. De acuerdo con Díaz Blanco (2024), así fue en las naos mercantes, “el diseño favorabilísimo de la fiscalidad de ida propició un descenso drástico del infrarregistro” (DÍAZ BLANCO, 2024: en prensa). Todo apunta a que esta fiscalidad privó de algunos incentivos al contrabando de ida incluso en los galeones de la plata. Pero nunca desapareció. Fijémonos en que la tasa de desgaste de la infantería de la armada de salida de Cádiz en 1662 fue del 15,81%, muy inferior a la media del siglo. Pero el **Gráfico N°1** es explícito, porcentualmente, la erosión de las tripulaciones se disparó en los contingentes posteriores. La armada comandada por Manuel de Bañuelos regresada a Castilla en 1665 iba sobrecargada de mercancías -aparte de metales preciosos-, inutilizándola militarmente, saldándose con la captura del patache de la Margarita y la visita del oidor de la Chancillería de Granada, Gabriel de Porres. El letrado encarceló a Bañuelos, a su almirante Juan Antonio Vicentelo, y a los demás cabos de galeones; en adición, el capitán Fernando Carlos de Montellano fue culpado por haber cargado de corambre, cacao y otras mercancías el patache.²² Seguramente, tales operaciones fueron reprobadas al estar asociadas al retorno de plata almacenada en los galeones, que tal vez acatara la cédula de 31 de marzo de 1660, pero solamente para ser “extraviada”, esto es, sacado el metal fuera de las fronteras del reino, contraviniendo la legislación al respecto,²³

“Es público y notorio que el dicho general y almirante, y demás capitanes, han traído mucha plata por su cuenta, por el interés que los dueños les dan por ello, quitándose a

²² AGI, Indiferente General, leg. 1184.

²³ No toda la plata retornada era legal, al correr el riesgo de abandonar el reino. Ejemplo de pregunta de sumaria:” Si saben si el general, almirante y demás cabos, ministros y oficiales de la dicha Armada hayan traído alguna cantidad de oro y plata en pasta, y por quintar, en barras, tejos y piñas, y cajones de reales. Y si por ello llevaron intereses a sus dueños, o permitieron se extraviase para fuera de estos reinos en los barcos que llegaron a bordo de la capitana, almiranta y demás galeones, antes o después de dar fondo en el puerto. Digan y den razón si saben si el dicho general y demás cabos y ministros de la dicha Armada tuvieron cuidado de que ninguna de las personas que vinieron en ella saltasen en tierra hasta pasar la visita y que no llegasen barcos ni gente a bordo. O si faltando a esta obligación permitieron sacar alguna de la gente en tierra con sus cajas, plata y mercaderías, y si llegaron algunos barcos o entró gente a bordo de los galeones de la dicha armada, digan y den razón. Y quiénes fueron los que saltaron en tierra y los barcos que llegaron”, AGI, Escribanía, leg. 1160B. La plata de los galeones de la Carrera de Indias era trasegada a los navíos de guerra holandeses en la propia bahía de Cádiz. Sobre esto Bruijn (2011: 104-105).

los maestros de plata que la debían traer registrada. Y que llegando a España la entregan a sus dueños para que la extravíen y la remitan a los reinos extranjeros”.²⁴

No son escasos igualmente los indicios de que soldados, artilleros, oficiales y suboficiales conducían cargazones -por ejemplo, “ropa de Francia”, pero no solo - en los navíos de guerra (HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, 2024), contraviniendo la legislación, algunas valoradas en más de 400.000 pesos.²⁵ Los galeones entrañaban un genuino interés comercial que animó a que exponentes de apellidos relacionados con el comercio, como Juan José de la Bárcena o Pablo Vizarrón,²⁶ se alistaran como soldados o hicieran carrera como oficiales (Colarte, Barrios Leal, Crucelaegui, Munárriz), aunque es difícil de creer que su objetivo fundamental dejara de ser otro que el empresarial. La otra cuestión por resolver es por qué, si las condiciones fiscales se tornaron tan adecuadas para el registro de ida y la introducción de artículos en las naos, persistió el embarque de mercaderías en los galeones. Una práctica que no disminuyó, habida cuenta de las modificaciones estructurales y longitudinales obradas en estas embarcaciones tuvieron su apogeo entre 1650-1700, rebasando el tonelaje asentado en las ordenanzas y, por tanto, su capacidad (SERRANO MANGAS, 1992: 51-67).

¿Por qué los puestos de alférez, sargento y hasta cabo de escuadra de los galeones eran vendidos por los capitanes de mar y guerra? ¿Y por qué, en esta línea, determinados militares-empresarios -y el capital transnacional detrás de ellos-, en contraprestación por los títulos de generales, almirantes y capitanes, estuvieron dispuestos a realizar empréstitos a la Monarquía para el mantenimiento de la avería, asumir la construcción y carenado de los navíos de bandera? ¿Qué, si no el contrabando, hacía tan codiciado el dominio de los galeones en el último tercio del XVII? Que este contrabando pasara desapercibido, se consintiera, o se perdonara, persiguiéndose muy esporádicamente, tiene su respuesta en las dificultades dimanadas de su investigación - antes y ahora-, por un lado; y la parafiscalidad aplicada a los militares desde finales de los cuarenta, unos defraudadores demasiado convenientes, cruciales para la financiación de la avería y el régimen de armadas. Además, conviene detenerse en una coyuntura como la del último tercio del XVII -con el almojarifazgo en caída libre y consignado en

²⁴ AGI, Escribanía, leg. 1156A.

²⁵ *Relación de los oficiales de Galeones, de puestos vivos y reformados, que conducen cargazones a las Indias en sus navíos y extravían la plata de vuelta, por ser metedores en la forma siguiente, siendo la más de franceses*, AGI, Indiferente General, leg. 1494. Las acusaciones dedicadas a los militares de ser metedores de textiles y extravíar la plata se suceden hasta como poco los setenta.

²⁶ AGI, Indiferente General, leg. 1879.

juros (LAMIKIZ, 2023: 213-248)- y las remesas reales indianas bajo mínimos (DÍAZ BLANCO, 2013). En este punto, la Corona se decantaría, lejos de enfatizar en la fiscalidad ordinaria, por succionar fiscalmente los beneficios del Comercio, indultando periódicamente la exportación de textiles prohibidos (DÍAZ BLANCO y HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, 2021b: 133-162).

El comercio y la administración del soldado

El contrabando en la Carrera de Indias fue un fenómeno transversal en el que estuvieron involucrados muchos agentes, abarcando desde los soldados-factores hasta los oficiales reales. No obstante, no todo flete de mercaderías en los galeones de guerra tenía inevitablemente que constituir una acción de contrabando. La línea entre lo legal y lo ilegal podía ser extremadamente fina, hasta porosa. Simplemente, porque el tráfico de insumos transportados en estas naves siempre fue usado por las autoridades como un mecanismo compensatorio de lealtades y un amortiguador de tensiones sociales. El sistema de fianzas implementado por la Casa de la Contratación a fin de obstaculizar la desertión de los infantes de las flotas de Nueva España y Tierra Firme en los primeros compases del XVII concede una instantánea excepcional de la maraña de intereses creados en derredor del soldado.

En puridad, el sistema de fianzas de soldados se asemejaba -a menor escala- al desvelado por Heredia López (2019a: 514-537; 2021: 75-87), vinculando a jueces oficiales de la Casa de la Contratación, entre otros puestos subalternos, con los hombres del Comercio. En último término, su diagnóstico sería el mismo, al soldado tenían acceso algunas figuras procedentes del mundo mercantil y de los gremios, pero también sus generales y almirantes, los oficiales del sueldo, los comisarios de armadas o profesionales de la navegación. Su origen es brumoso, y si bien parece que existieron precedentes que se remontaban al XVI, una cédula de 12 de noviembre de 1602 dirigida a la Casa de la Contratación y el duque de Medina Sidonia²⁷ mandaba que la gente de guerra embarcada en las capitanas y almirantas de las flotas fuese “afianzada”.²⁸ La orden presentó desde su expedición graves inconvenientes para su aplicación -o desató poco entusiasmo en ciertos círculos-, de cualquier modo, fue obedecida a fines de esa década, ante las presiones de los administradores de la avería plantados en la Junta del

²⁷ AGI, Indiferente General, leg. 2497, L. 8.

²⁸ AGI, Indiferente General, leg. 1868.

mismo nombre, alarmados ante el rumbo que estaba tomando la desertión en América.²⁹ El procedimiento de afianzamiento de los soldados de las flotas era relatado por el general Juan de Salas Valdés. Las fianzas otorgadas por los infantes habían de ser aprobadas por el fiscal de la Casa de la Contratación (FERNÁNDEZ LÓPEZ, 2018: 77-79), quien, adicionalmente, había de ocuparse de tomar lista de toda la infantería embarcada. A la vuelta, este ministro pasaría lista de los regresados, apuntando aquellos que se habían quedado en México, Tierra Firme o las Antillas. De los afianzadores habría de cobrar, por cada huido, 50.000 maravedís. Huelga afirmar que el propósito de las fianzas era diáfano, persuadiendo a los fiadores a que no afianzasen a aquellos soldados de los que sabían que desertarían.³⁰ Y no era para menos, ya que las quejas, derivadas ya fuese de las dimensiones de la desertión, bien de los cargamentos irregulares en los galeones, se agolpaban, como aseveraba Francisco Duarte,

“Tengo por una de las más importantes excusar las cargazones de la Armada [de la Guarda], porque fuera del daño que hace al Comercio, y de la opinión que ella pierde yendo cargada, incapaz de pelear, y de lo que se envician los capitanes y soldados con esta codicia, pasa ya el descrédito de cuantos acá estamos sujetos a sindicación [...]”.³¹

Sofocado por los calores estivales sevillanos, es debatible que Duarte Cerón quisiera desmontar por completo el entramado del contrabando y el fraude. No ofrecía, sin embargo, resistencia a admitir que algunos de los soldados embarcados no eran buhoneros, sino auténticos mercaderes. Precisamente, a sabiendas de esta condición, sus esperanzas en la eficacia de las fianzas eran nulas, “en el despacho de esta gente que hoy se afianza, se ofrecen con mil juramentos, y negociaciones ilícitas, que por muchas que se procuren castigar, son más las que pasan sin castigo”.³² Duarte no era el único detractor de las fianzas que deslizaba su doble función de coartada de tratos ilegales.

Medina Sidonia iba más lejos, añadiendo la interdependencia entre afianzados y fiadores. Para el magnate sanluqueño, los fiadores recibían “granjearía” de soldados y marineros a cambio de otorgar las fianzas -algunas fuentes confirman que este

²⁹ “Memoria de los oficios que el Consulado suplica a S.M. se sirva de reformar por no ser necesarios en las armadas y flotas de la avería”, s.f., AGI, Indiferente General, leg. 1133.

³⁰ Carta de Juan de Salas Valdés a Felipe III, Sevilla, 1 de mayo de 1607, AGI, Indiferente General, leg. 1123.

³¹ Carta de Francisco Duarte a Pedro de Ledesma, Sevilla, 6 de agosto de 1613, AGI, Indiferente General, leg. 1131.

³² AGI, Indiferente General, leg. 1123.

gravamen extraoficial era muy elevado, o sea, las fianzas se compraban-,³³ por lo que los designios con los que se embarcaban sus afianzados les eran indiferentes.³⁴ Ciertamente, si conjeturamos con que los fiadores eran los dueños de las mercaderías, estas “mordidas” no se ajustarían a la estructura de las encomiendas comerciales tradicionales (DÍAZ BLANCO y HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, 2022: 103-132), pero se ignora si esta era una práctica realmente extendida. El VII duque de Medina Sidonia se tomaría la molestia de desacreditar el modelo de fianzas, enturbiando la reputación de sus participantes y devaluando el prestigio de la infantería de las flotas. En una ocasión, llegó a decir sin tapujos al secretario Pedro de Ledesma que las fianzas eran poco más que papel mojado con el que algunos especulaban, incapaces de evitar la deserción, “con ellas, y sin darlas, los que quieren se quedan, quien más, bien lo negocia y lo paga”.³⁵ Más adelante, otros, como el marqués de Cadreita, salpicado por acusaciones de contrabando y corrupción, de ninguna manera querrían oír hablar de una trasplatación del modelo de fianzas asociado a las capitanas y almirantas de las flotas a las compañías de infantería de la Armada de la Guarda. En 1618, el militar criollo suplicaría a Fernando Carrillo, presidente del Consejo de Indias, que aparcara el plan.³⁶ Y abandonadas fueron todas, eliminándose su requerimiento inclusive para las flotas ya en 1619, lo que no fue óbice para que se continuase sopesando su pertinencia.³⁷

Como se puede comprobar, el significado de las fianzas de las flotas plantea serios interrogantes. No sería descabellado pensar que algunos testimonios estuvieran mediatizados por las agendas de actores como el mismo Medina Sidonia. Para tratar de despejar algunos de estos interrogantes, logrando una explicación más satisfactoria, exploraremos una de aquellas listas de soldados y sus respectivos fiadores manejadas por el fiscal de la Casa de la Contratación. La lista de la **Tabla N°1** se corresponde con una selección de los infantes que tenían previsto embarcarse en la capitana y almiranta de la flota Nueva España comandada por el general Sancho Pardo y su almirante Juan Flores Ravanal, amén de las dos naos de Honduras agregadas al contingente.³⁸ La

³³ *Carta de Sancho Pardo a Felipe III, Bonanza, 6 de mayo de 1607*, AGI, Indiferente General, leg. 1123.

³⁴ AGI, Indiferente General, leg. 1867.

³⁵ *Carta de Medina Sidonia a Pedro de Ledesma, Sanlúcar, 5 de febrero de 1611*, AGI, Indiferente General, leg. 1128.

³⁶ AGI, Indiferente General, leg. 1137.

³⁷ AGI, Indiferente General, leg. 1139.

³⁸ *Relación de diferentes personas que se ausentaron, habiendo recibido pagas, para servir en la flota del general don Sancho Pardo el año 1608*, AGI, Contratación, leg. 4793.

conservación de esta documentación, casi una minuta, exige alguna aclaración sobre la andadura de la formación. Ninguno de estos hombres acabó subiéndose a los galeones. La flota se compuso originalmente de seis naves traídas de Portugal a Sanlúcar por Ravanal en octubre de 1607, más las embarcaciones que preparaba en Andalucía el general Pardo Osorio.³⁹ Al parecer, el apresto se demoró hasta los primeros meses de 1608 -en parte, por temor a que fuera interceptada por los neerlandeses- y la salida terminó suspendiéndose (CABALLERO JUÁREZ, 1997: 350-351).

Tabla N°1: Ejemplos de soldados de la flota de Nueva España y naos de Honduras de 1607-1608, con la identidad de su fiador

SOLDADO	NATURALEZA	FIADOR	COMENTARIO	FUENTE AGI
Capellán Juan López, clérigo presbítero	Sevilla	Capitán Bernardo de Mata	Maestre de nao	Contratación, leg. 1130, n° 7
Tomé García	Toledo	Rodrigo Colón	Piloto	Contratación, leg. 54A, n° 20
Antonio de Tamayo	Salvatierra	Juan Esteban	Piloto	Contratación, leg. 163
Álvaro de Grijalva	Cáceres			
Juan Morillo	Carmona	Damián de Yepes	Pasajero a Nueva España	Contratación, leg. 5356, n° 4
Estacio Van Boren	La Palma	Fermín de Iturriza	Maestre de nao	Contratación, leg. 1137, n° 11
Juan de Manzanilla	Sevilla			
Sebastián de Heredia	Palacios de Campos	Lucas Poncel	Platero	Contratación, leg. 4793
Sebastián Ruíz	Sevilla	Juan Cansino	Fraile	Indiferente, 2072, n° 139
Diego del Fresno	Morón	Mateo Hernández	Labrador	Contratación, leg. 4793
Bernardo de Espinosa	Sanlúcar	Juan Ruíz	Labrador	Contratación, leg. 4793
Andrés Ortiz Altamirano	Córdoba	Diego de Espinosa Polanco	Veedor de la flota de Nueva España	Indiferente, leg. 1953, L. 5, f. 153
Pedro Cantero	Andújar			
Francisco Ortiz	Burgos			
Pedro de Espinosa Polanco	Sevilla			
Pedro de Mansilla	Aranda del Duero			

³⁹ Gracias a Vicente Pajuelo por facilitarme cortésmente este legajo, *Tabla cronológica de los generales que fueron a Indias con flotas y galeones, y de los jefes que fueron a comisiones particulares, desde su descubrimiento*, AGI, Mapas y planos, Libros Manuscritos, leg. 80.

Luis Cuello	El Puerto de Santa María	Gregorio Muñoz de Medrano	Tenedor de bastimentos en 1597	Contratación, leg. 4212
Alonso Camacho	El Puerto de Santa María			
Francisco Flores	Sevilla	Alonso Gómez	Piloto	Contratación, leg. 53A, nº 40
Nuño de Chaves	Badajoz			
Bernardino de Líbano	Bilbao	Pedro Ardines	Pasajero a Nueva España	Indiferente, leg. 2069, nº 122
Benito Durán	Sevilla	Gaspar de los Reyes	Maestre de nao	Contratación, leg. 2924, nº 1, r. 13
Gaspar de los Reyes	Sevilla	Juan de Arroyo	Carpintero de ribera	Contratación, leg. 4793
Cristóbal Sánchez	Alcobendas	Bartolomé de Toro	Futuro notario en Indias	Indiferente, leg. 428, L. 34, f. 113
Pedro García	Castropol	Juan Flores Ravanal	Almirante	Indiferente, leg. 449, L. A, ff. 101-102
Pedro López de Montoya	Miranda de Ebro			
Marcos López	Castropol	Sancho Pardo	General	Contratación, leg. 4793
Felipe Hernández	Sevilla	Antonio de Olmedo	Platero	
Juan Ramos	Vitigudino	Luis de Mollinedo	Comisario y pagador de armada	Contratación, leg. 3374
Diego Sánchez de la Fuente	Toledo	Jorge Hernández de Córdoba	Platero	Contratación, leg. 4793
Bartolomé García	Sevilla	Pedro Martín	Sastre	
Antonio del Corral	Sevilla	Domingo del Corral	Sastre	
Pedro Andrés	Pilas	Francisco Andrés	Zapatero	
Sebastián Rodríguez	Sevilla	Francisco de los Reyes	Barbero	
Lucas López	Burgos	Bartolomé Martínez	Talabartero	
Jerónimo de Armilla	Sevilla	Mateo de la Escuadra	Guarnicionero	
Bartolomé Gómez	Aracena	Martín de Corbuera	Maestre de nao	
Juan de Castañeda	Sevilla	Pedro Navarro	Guarnicionero	
Francisco de Torres	Madrid	Juan de Alier	Platero	
Sebastián de Rivera	Sevilla	Francisco Sánchez	Tratante de vino	
Rodrigo Pérez	Sevilla	Martín de Arcedo	Pintor	
Luis Núñez	Sevilla	Hernando de	Bordador	

		Montserrat		
Juan Verdura	Sevilla	Francisco Jiménez	Mantero	
Juan de Benavides	Alba de Tormes	Juan de Fao	Mercader extranjero	Contratación, leg. 5734

Fuente: *Relación de diferentes personas que se ausentaron, habiendo recibido pagas, para servir en la flota del general don Sancho Pardo el año 1608*, AGI, Contratación, leg. 4793.

A golpe de vista, se puede advertir que la administración de las fianzas y la provisión de las plazas de soldado de la capitana y la almiranta era un asunto con más aristas de lo que ventiló Medina Sidonia. Considerando la identidad de los fiadores y la faceta empresarial de un buen puñado de ellos -maestres de nao, pasajeros o mercaderes extranjeros-, posiblemente muchas fianzas encubrían encomiendas comerciales, unas más acaudaladas, quizás otras más modestas. Otra cosa bien distinta es que todos estos individuos metidos a soldados al embarcarse pretendieran desertar en Veracruz o en el fondeadero guatemalteco de Santo Tomás de Castilla. Más bien, al descubrir el perfil de los fiadores, lo más verosímil es que estos afianzaran a criados, subordinados, allegados y parientes -es revelador que el soldado afianzado por Sancho Pardo fuera de Castropol, o sea, paisano del general-, exponiendo su dinero, con la mira puesta en garantizarse uno o varios representantes entre la tripulación. Si lo hacían, es debido a que por lo común esperaban el retorno de sus afianzados, presumiblemente con algo de valor a los brazos.

Sin contar al general Pardo Osorio y al almirante Flores Ravanal, como servidores del rey, los oficiales de la Contratación y las armadas ocuparon, entre los fiadores, un lugar preferente en la selección de la soldadesca. Como veedor de la flota, Diego de Espinosa Polanco asistía a socorros y pagamentos, afianzando a al menos cinco soldados -entre ellos, a un familiar, Pedro de Espinosa- que le sucedería en la veeduría.⁴⁰ Es un misterio si Espinosa Polanco traficó con algún bien, pero no sería el primer oficial del sueldo que embarcara productos agropecuarios en los galeones (HEREDIA LÓPEZ, 2019b: 221-246). Hay otros indicadores de que los navíos de guerra guardaban en sus cubiertas productos agrícolas. Varios labradores, a buen seguro ricos, afianzaron a soldados; lo mismo que el tratante de vinos Francisco Sánchez; o el tenedor de bastimentos Gregorio Muñoz de Medrano. La introducción de vino y aceite

⁴⁰ AGI, Indiferente General, leg. 449, L. A3, f. 60.

en la capitana y almiranta de Nueva España, además de las dos naos de Honduras, hubo de ser atisbada por diversos empresarios como una estrategia ideal encaminada a la reducción de los fletes y la liberación de molestos impuestos. Y el ahorro de costes de exportación, en un mercado como el indiano, saturado de productos primarios, elevaba su competitividad. Los caldos peruanos de Ica, Arequipa y Moquegua, rivales de los andaluces, se exportaban por el Pacífico a Nueva España, prohibiéndose su entrada en el virreinato septentrional en 1609 (SUÁREZ ESPINOSA, 2018: 239-251).

Pero los galeones acarreaban también manufacturas de alto valor añadido. El elenco de fiadores no casa del todo con esa visión distorsionada suministrada por los oficiales de la Contratación y algunos militares, condescendiendo con el embarque de elementos del proletariado andaluz que en Portobelo y Veracruz ejercían sus oficios. Entre los fiadores de soldados se hallaban integrantes de gremios y cofradías -algunos de fuera del reino de Sevilla-, plateros, sastres, talabarteros, guarnicioneros, pintores, bordadores o zapateros (DÍAZ BLANCO, 2021: 259-282). Las dos primeras ocupaciones, por ejemplo, gozaban de holgura económica y cierta dignificación social (DOMÍNGUEZ ORTIZ, 2006: 170-171), la suficiente como para tener un espacio para sus artículos de orfebrería y ropas en el galeón. Estos gremios tal vez vislumbraran estos embarques no solamente como un modo de aminorar los costes de operación vinculados con la fiscalidad, prescindiendo de la intermediación de factores profesionales.

Reflexiones finales

El conjunto de fianzas recopiladas demuestra a carta cabal el valor que podía tener controlar los resortes de la embarcación de los soldados en los galeones de guerra. La introducción de mercaderías estaba oficialmente vetada a los infantes -en contraposición con general y almirante, a los que a menudo se concedían permisos para portar algunos productos agrícolas para consumo personal-. Y, sin embargo, estas fianzas eran un aval para un comercio soterrado, consentido y, es presumible, modulado. El sistema de fianzas era una prerrogativa de la Casa de la Contratación, y más específicamente, del fiscal, lo que no excluye que el veedor de la flota o comisarios como Luis de Mollinedo participasen activamente en la otorgación. Los hombres que habían de velar por la selección del personal puesto en la mar eran juez y parte interesada en el proceso. Desafortunadamente para ellos, otro agente, el capitán general del Mar Océano y Costas

de Andalucía, se haría, comenzando los años veinte, con la facultad de proveer las capitanías de las compañías que vacaren en el presidio de Cádiz, organizar el turno de estas banderas en capitanas y almirantas, y escoger la soldadesca (HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, 2023c: 19-38). A los duques de Medina Sidonia les había tomado años conseguir tan preciada gracia de manos del rey, desplegando una agresiva retórica contra los jueces oficiales de la Contratación y los veedores y contadores de las flotas - bajo el escrutinio del monarca-,⁴¹ acusándolos de influir en los embarques.⁴² De hecho, para Alonso Pérez de Guzmán, el tema de las fianzas había sido un episodio más en una pugna con la Contratación por el dominio de las flotas que hundía sus raíces en las últimas décadas del XVI (SALAS ALMELA, 2009: 11-38).

Cuando los embarques en las capitanas y almirantas de Nueva España se convirtieron en responsabilidad de la secretaría de guerra ducal, cesó por años todo cuestionamiento de la calidad del soldado de las flotas. Los Medina Sidonia habían criticado la corrupción y descuido con que los oficiales reales seleccionaban a los infantes, solamente para ellos mismos replicar tales prácticas, distribuyendo a discreción las plazas mediante unas autorizaciones denominadas “decretos” (HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, 2023c: 19-38). Semejantes a las boletas del Galeón de Manila, dichos decretos fueron casi la modalidad señorial de las antiguas fianzas, beneficiando significativamente a los vasallos sanluqueños del VIII duque. No hay razón aparente para que los Medina Sidonia no pusieran en almoneda los decretos, estableciendo las mismas “negociaciones ilícitas” que antes habían impugnado. Pero es un hecho que los decretos no serían supervisados por el fiscal de la Contratación, como sí había ocurrido con las fianzas.

A nuestro modo de ver, la evolución de las fianzas fiscalizadas por la Contratación a los decretos expedidos por la secretaría de guerra del VIII duque de Medina Sidonia resume el influjo que sobre el carácter del soldado de la Carrera tuvieron las problemáticas dimanadas de la fiscalidad-militar, eje discursivo de este artículo. Conciliar la financiación de un costoso aparato defensivo -por periodos más y más oneroso-, obligó a externalizar su administración, dejándola en manos de otros agentes. Estas fórmulas podían ser un remedio para aliviar el gasto administrativo a corto plazo, o sea, la bolsa de la avería, pero en una perspectiva de más larga duración podían no ser

⁴¹ AGI, Indiferente General, leg. 2497, L. 10.

⁴² AGI, Indiferente General, leg. 1868.

siempre tan eficaces a la hora de apuntalar su gestión, contrarrestar el contrabando y el fraude. A medida que se acentuaron las exigencias defensivas en la Carrera de Indias, elevándose el derecho de la avería, el soldado-factor se volvería un problema más grave, socavando las mismas bases de la fiscalidad-militar y el resto de las imposiciones tributarias. Que la Monarquía renunciara a aplicar una fiscalidad ordinaria, desarticulando el almojarifazgo primero y la avería después, es la mejor evidencia de que no podía combatir a estos “soldados defraudadores”. En fin, subsecuentes trabajos habrán de continuar ahondando en el entramado fiscal-militar de la Carrera, con sus vicisitudes y su conexión con el contrabando y el fraude.

Bibliografía

Fuentes primarias

VEITIA LINAJE, J., (1672). *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, vol. I, Sevilla: Juan Francisco de Blas.

Fuentes secundarias

AMADORI, A., (2013). *Negociando la obediencia. Gestión y reforma de los virreinos en tiempos del conde-duque de Olivares (1621-1643)*, Madrid: CSIC-Universidad de Sevilla-Diputación de Sevilla.

AMOR MARTÍN, F., (2023). *El impacto del “Western Design” en el sector naval hispano. La guerra de 1655-1660 contra la Inglaterra de Cromwell* (Tesis de Doctorado en Historia). Universidad de Sevilla: Sevilla.

ANDÚJAR CASTILLO, F., (2018). “Marinos o mercaderes: sobre los mandos de las armadas de la Carrera de Indias en el reinado de Carlos II”. En J. J. IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J. GARCÍA BERNAL, J. M. DÍAZ BLANCO (Eds.), *Andalucía en el mundo atlántico moderno. Ciudades y redes* (pp. 239-261). Madrid: Sílex

ANDÚJAR CASTILLO, F., (2016). “Los generales y almirantes de la Carrera de Indias en el último tercio del siglo XVII. Préstamos y venalidad”. En J. J. IGLESIAS RODRÍGUEZ y J. J. GARCÍA BERNAL (Coords.), *Andalucía en el mundo atlántico moderno. Agentes y escenarios* (pp. 265-286). Madrid: Sílex.

BONIALIAN, M. A., (2021). “Peruleros en Filipinas y en el Oriente, 1580-1610. Una agencia hispanoamericana en la temprana globalización”. *Illes i Imperis. Estudios de historia de las sociedades en el mundo colonial y post-colonial*, Nº 23, pp. 185-211.

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.

BRUIJN, J. R., (2011). *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Newfoundland: International Maritime Economic History Association.

CABALLERO JUÁREZ, J. A., (1997). *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias. Siglos XVI y XVII*, México: UNAM.

- CASTILLERO CALVO, A., (2016). *Portobelo y el San Lorenzo del Chagres. Perspectivas imperiales. Siglos XVI-XIX*, vol. I, Panamá: Novo Art.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, G., (1945). *La avería en el comercio de Indias*, Sevilla: Universidad de Sevilla-EEHA.
- CONTRERAS, A., (2018). *Vida de este capitán*, Barcelona: Penguin Clásicos.
- COSSART, B., (2021). *Les Artilleurs et la Monarchie hispanique (1560-1610). Guerre, savoirs techniques, État*, París: Classiques Garnier.
- DÍAZ BLANCO, J. M., (2024). “El cálculo del infrarregistro en la Carrera de Indias: una propuesta basada en la comparación de fletes y registros de navíos”. *Magallánica: revista de historia moderna*, N°20, en prensa.
- DÍAZ BLANCO, J. M., (2022). “¿Cómo funcionaban las empresas comerciales en la Carrera de Indias? Lo que nos dicen las cuentas de factoraje peruanas a comienzos del siglo XVII”. *Ohm: Obradoiro de Historia Moderna*, N° 31.
- DÍAZ BLANCO, J. M., (2021). “¿Hubo una ‘política popular’ en la Sevilla del siglo XVII?”. En J. J. IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J. GARCÍA BERNAL, I. M. MELERO MUÑOZ (Coords.), *Ciudades atlánticas del sur de España. La construcción de un mundo nuevo (siglos XVI-XVIII)* (pp. 259-282). Sevilla: Universidad de Sevilla.
- 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)* (pp. 471-492). Madrid: Albatros.
- DÍAZ BLANCO, J. M., (2015). “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*, N° 35, pp. 117-138.
- DÍAZ BLANCO, J. M., (2013). “La sombra de Proteo: transformación del Tesoro Americano durante el siglo XVII”. *Tiempos Modernos: Revista Electrónica de Historia Moderna*, vol. 7, N° 27.
- 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., y HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, A. J., (2022). “La muerte del mercader. Una ventana a los negocios de Indias a fines del siglo XVII”. *Revista Complutense de Historia de América*, N° 48, pp. 103-132.
- DÍAZ BLANCO, J. M., y HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, A. J., (2021b). “Los indultos de ‘ropa de Francia’ en el siglo XVII: una aproximación estructural”. En M. GUILLEMONT-ESTELA B. PÉREZ, P. RENOUX, C. VINCENT-CASSY y S. VOINIER (Dirs.), *Le règne de Charles II. Grandeurs et misères* (pp. 133-162). París: Éditios Hispaniques.
- DÍAZ BLANCO, J. M. y HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, A. J., (2021a). “Las Juntas fuera de la Corte: una perspectiva desde la Sevilla del XVII”. *Memoria y civilización: anuario de historia*, N° 24, pp. 23-45.
- 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* (pp. 27-74). México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora-CONACYT.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, A. (2006 [1986]). *Historia de Sevilla. La Sevilla del siglo XVII*, Sevilla: Universidad de Sevilla.

- FERNÁNDEZ LÓPEZ, F., (2018). *La Casa de la Contratación. Una oficina de expedición documental para el gobierno de las Indias (1503-1717)*, Sevilla: Universidad de Sevilla-El Colegio de Michoacán.
- 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 LÓPEZ, A. J., (2022). “La Casa de la Contratación y el fraude en el comercio indiano a mediados del siglo XVII”. *Ohm: Obradoiro de Historia Moderna*, N° 31.
- HEREDIA LÓPEZ, A. J., (2021). *El control de la corrupción en la Monarquía Hispánica. La Casa de la Contratación (1642-1660)*, Sevilla: Universidad de Sevilla.
- HEREDIA LÓPEZ, A. J., (2019b). “Visitar para reformar los oficios de la Armada de la Carrera de Indias (1642-1654)”. *Memoria y civilización: anuario de historia*, N° 22, pp. 221-246.
- HEREDIA LÓPEZ, A. J., (2019a). “Los comerciantes a Indias y la Casa de la Contratación: vínculos y redes (1618-1644)”. *Colonial Latin American Review*, vol. 28, N° 4, pp. 514-537.
- HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, A. J., [en prensa]. “¿Quién gobierna un galeón español? Orgánica profesional, interés comercial y fraude en el sostenimiento militar de la Carrera de Indias a principios del XVII”. *Studia Historica: Historia Moderna*.
- HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, A. J., (2024) [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.
- HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, A. J., (2023a). *Soldados de la Carrera de Indias. Estructuras militares y conexiones atlánticas de la Monarquía Católica en el siglo XVII* (Tesis de Doctorado en Historia). Universidad de Sevilla: Sevilla.
- HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, A. J., (2023c). “Entre la Carrera de Indias y la Capitanía General de las Costas de Andalucía. El presidio de Cádiz (1596-1635)”. *Tiempos Modernos: Revista Electrónica de Historia Moderna*, vol. 13, N° 47, pp. 19-38.
- HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, A. J., (2023b). “Contractor State, Carrera de Indias y militares-empresarios en la segunda mitad del siglo XVII”. *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 80, N° 1, pp. 141-174.
- HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, A. J., (2021b). “El alojamiento de soldados del Tercio de Galeones en Andalucía (1600-1615)”. En J. J. IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J. GARCÍA BERNAL, I. M. MELERO MUÑOZ (coords.), *Ciudades atlánticas del sur de España. La construcción de un mundo nuevo (siglos XVI-XVIII)* (pp. 209-224). Sevilla: Universidad de Sevilla.
- HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, A. J., (2021a). “Entre Andalucía y Tierra Firme. Una aproximación al soldado de la Carrera de Indias (1600-1629)”. En C. BORREGUERO BELTRÁN, Ó. RAÚL MELGOSA OTER, Á. PEREDA LÓPEZ y A. RETORTILLO ATIENZA (Coords.), *A la sombra de las catedrales: cultura, poder y guerra en la Edad Moderna* (pp. 2041-2056). Burgos: Universidad de Burgos.
- 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)* (pp. 213-248). Granada: Comares.
- LAMIKIZ, X., (2011). “Flotistas en la Nueva España: diseminación espacial y negocios de los intermediarios del comercio transatlántico, 1670-1702”. *Colonial Latin American Review*, vol. 20, N° 1, pp. 9-33.

LAMIKIZ, X., (2010). *Trade and Trust in the Eighteenth-Century Atlantic World. Spanish Merchants and their Overseas Networks*, Londres: The Royal Historical Society-The Boydell Press.

MARTÍNEZ RUÍZ, E., (2006). “Legislación y fuero militar”. En E. GARCÍA HERNÁN y D. MAFFI (Eds.), *Guerra y Sociedad en la Monarquía Hispánica. Política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)* (vol. II, pp. 11-32). Madrid: Laberinto-Mapfre-CSIC.

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)* (pp. 19-73). Madrid: Marcial Pons.

PAJUELO MORENO, V., (2021). *La Armada de la Guarda. Defensa y naufragio en la Carrera de Indias*, Madrid: CSIC-Universidad de Sevilla-Diputación de Sevilla.

RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, A. J. y DÍAZ ORDOÑEZ, M., (2020). “El reclutamiento militar en España a comienzos del siglo XVII (1600-1625)”. *Mélanges de la Casa de Velázquez*, vol. 50, Nº 2, pp. 263-286.

RODRÍGUEZ HERNÁNDEZ, A. J., (2011). *Los Tambores de Marte. El Reclutamiento en Castilla durante la segunda mitad del siglo XVII (1648-1710)*, Valladolid: Universidad de Valladolid.

SALAS ALMELA, L., (2021). “Traer moros´ por segunda vez: de la defensa de Andalucía a la conjura de Medina Sidonia (1578-1641)”. *Estudis: Revista de historia moderna*, Nº 47, pp. 77-101.

SALAS ALMELA, L., (2009). “Un cargo para el duque de Medina Sidonia. Portugal, el Estrecho de Gibraltar y el comercio indiano (1578-1584)”. *Revista de Indias*, vol. 69, Nº 247, pp. 11-38.

SALAS ALMELA, L., (2002). *Colaboración y conflicto. La Capitanía General del Mar Océano y Costas de Andalucía, 1588-1660*, Córdoba: Universidad de Córdoba.

SERRANO MANGAS, F., (1992). *Función y evolución del galeón en la Carrera de Indias*, Madrid: Mapfre.

SERRANO MANGAS, F. (1989). *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*, Madrid: Banco de España.

SUÁREZ ESPINOSA, M. (2018). “The alternative circuits of silver: Lima and the inter-colonial trade in the Pacific during the 17th Century”. En J. I. MARTÍNEZ RUÍZ (Ed.), *A Global Trading Network. The Spanish empire in the world economy (1580-1820)* (pp. 239-251). Sevilla: Universidad de Sevilla.

THOMPSON, I. A. A., (2003). “El soldado del Imperio. Una aproximación al perfil del recluta español en el Siglo de Oro”. *Manuscrits. Revista d'història moderna*, Nº 21, pp. 17-38.

VALLEDOR ARÓSTEGUI, A., (2021). “El almirante Juan de Castaños (1604-1679). Orígenes y trayectoria en las armadas de Felipe IV”. *Revista de historia naval*, vol. 39, Nº 152, pp. 803-108.

VALLE PAVÓN, G., (2022). “Tráfico ilícito entre Nueva España y Filipinas a fines del siglo XVII”. En J. J. IGLESIAS RODRÍGUEZ, J. J. GARCÍA BERNAL, I. M. MELERO MUÑOZ (Coords.), *Ciudades y puertos de Andalucía en un Atlántico global, siglos XVI-XVIII* (pp. 17-39). Sevilla: Universidad de Sevilla.

VILA VILAR, E., (1985). “Los gravámenes de la Carrera de Indias y el comercio sevillano: el impuesto de Balbas”. En B. TORRES RAMÍREZ y J. J. HERNÁNDEZ PALOMO (Coords.), *Andalucía y América en el siglo XVII* (vol. I, pp. 253-270). La Rábida: CSIC-EEHA-Universidad Hispanoamericana Santa María de La Rábida.