



Las galeras de Tierra Firme (1578-1612)

Fiscalidad, comercio, abastecimiento y proyección del poder naval castellano en el Caribe Sur

Sebastián Amaya Palacios



un
Universidad
Internacional
del Atlántico
A

LAS GALERAS DE TIERRA FIRME (1578-1612)

SEBASTIÁN AMAYA PALACIOS

Las galeras de Tierra Firme (1578-1612)

FISCALIDAD, COMERCIO, ABASTECIMIENTO Y PROYECCIÓN
DEL PODER NAVAL CASTELLANO EN EL CARIBE SUR



XIV Premio de Estudios Iberoamericanos La Rábida 2021, del Grupo de Universidades Iberoamericanas La Rábida en la categoría de mejor trabajo fin de máster oficial de temática perteneciente a las áreas de Ciencias Sociales y Jurídicas y de Humanidades

Asesores:

Dr. Luis Miguel Córdoba Ochoa

Departamento de Historia

Universidad Nacional de Colombia, Sede Medellín

Dr. José Manuel Serrano Álvarez

Facultad de Economía, Universidad de Sevilla

© Sebastián Amaya Palacios, 2023

© Grupo de Universidades Iberoamericanas La Rábida

© Universidad Internacional de Andalucía, 2023

Monasterio de Santa María de las Cuevas.

Calle Américo Vespucio, 2.

Isla de la Cartuja. 41092 Sevilla

<https://www.grupolarabida.org>

<https://www.unia.es>

Imagen de cubierta: Sir Francis Drake en Cartagena de Indias, 1585. A partir de un grabado pintado a mano, por Baptista Boazio, en 1589.

ISBN: 978-84-7993-385-2 (PDF)

ISBN: 978-84-7993-386-9 (ePub)

DOI: <https://www.doi.org/10.56451/10334/6822>

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS	13
INTRODUCCIÓN	15
PROYECCIÓN MERCANTIL Y COLONIZACIÓN DE TIERRA FIRME	21
Exploraciones ibéricas e innovaciones navales	22
Asentamiento en Tierra Firme	35
Sistema fiscal	48
Modelo agropecuario y de explotación minera	62
LA CARRERA DE INDIAS Y LAS REMESAS AMERICANAS	75
Estatalización de las armadas españolas	77
Impacto de la escala trasatlántica	85
La ruta de las remesas y sus cajas matrices	102
LAS GALERAS DE CARTAGENA DE INDIAS	115
La guerra naval mediterránea: Lepanto y la bancarrota	120
Proyectos de defensa naval caribeña	132
La escuadra de Tierra Firme y el asalto de Drake	142
Cartagena como plaza fuerte: fortificación, guarnición y galeras	154
OPERATIVIDAD MILITAR: PERSONAL, REPARACIONES, Y APROVISIONAMIENTO	159
Manutención de las embarcaciones	171
Tripulación: obligaciones y conflictos	204
Bastimentos y proveedores	223
EPÍLOGO Y CONSIDERACIONES FINALES	241

MAPAS | 249

IMÁGENES | 255

ANEXOS | 265

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA | 281

Fuentes | 283

Bibliografía | 285

ÍNDICE DE GRÁFICAS

I. Diezmos en la gobernación de Cartagena de Indias (1546-1559) | 65

II. Tributos de la gobernación de Cartagena (1543-1559) | 70

III. Quintos, diezmos y tributos de Cartagena (1533-1559) | 73

IV. Coste de los convoyes y porcentaje de Avería (1552-1564) | 81

V. Vecinos de Panamá y Santa Marta (1519-1577) | 89

VI. Diezmos y tributos en Cartagena (1543-1578).

VII. Población indígena y tributarios de Cartagena de Indias (1560) | 96

VIII. Almojarifazgo en Cartagena (1546-1599) | 99

IX. Producción de oro y plata americana (1503-1560) | 104

X. Remesas a Castilla (1503-1560) | 105

XI. Producción metalífera americana (1503-1610) | 111

XII. Galeras de propiedad regia (1559-1576) | 127

XIII. Galeras hispánicas en el Mediterráneo (1551-1584) | 131

XIV. Remesas a Castilla (1503-1610) | 147

XV. Gasto militar cartagenero (1585-1599) | 163

XVI. Remesas y gasto militar cartagenero (1585-1599) | 164

XVII. Proporción remesas gasto militar en Cartagena (1585-1599) | 166

XVIII. Almojarifazgo y alcabala en Cartagena (1587-1599)	168
XIX. Caja de Cartagena (1585-1599)	170
XX. Proveedores de estopa (1586-1590)	174
XXI. Compra de sebo (1586-1590)	176
XXII. Proveedores de sebo (1586-1590)	177
XXIII. Compra de jarcía y brea (1587-1590)	182
XXIV. Precios de jarcía y brea (1587-1590)	183
XXV. Tipo de contratación de carpinteros (1583-1590)	191
XXVI. Oficiales carpinteros (1583-1590)	197
XXVII. Costos extraordinarios de reparación (1583-1590)	198
XXVIII. Porcentaje de gastos extraordinarios (1583-1590)	200
XXIX. Gasto en productos cárnicos (1587-1590)	225
XXX. Costo de raciones (1587-1590)	227
XXXI. Diez mayores asentistas (1587-1590)	233
XXXII. Situado de las galeras (1580-1608)	238

ÍNDICE DE MAPAS

I. Provincia de Cartagena (siglo xvi)	251
II. Encomiendas de Cartagena de Indias (siglo xvi)	252
III. Núcleos cimarrones en Cartagena (siglo xvii)	253
IV. Fortificación de Cartagena a mediados del siglo xvi	254

ÍNDICE DE IMÁGENES

I. Nao de los siglos xv y xvi	257
II. Carabelas portuguesas (1505)	257
III. Galera del siglo xvi	258
IV. Galeras en operaciones anfibiaas	259
V. Táctica de galeras en enfrentamientos navales	260
VI. Asalto de Francis Drake a Cartagena de Indias (1586)	261

- VII. Cortes del casco de una galera | 262
- VIII. Corte de una galera y sus proporciones | 262
- IX. Buco de una galera | 263
- X. Aparejo de una galera y sistema de remos | 263
- XI. Data del tesorero y pagador de galeras Luis de Guzmán | 264

ÍNDICE DE CUADROS

- I. Proveedores de sebo (1586-1590) | 180
- II. Mayores vendedores de madera (1586-1590) | 187
- III. Comerciantes de clavazón (1586-1590) | 189
- IV. Oficios de los maestros carpinteros (1583-1590) | 193
- V. Maestros carpinteros de la II y III escuadra (1583-1590) | 197
- VI. Salarios y raciones de la tripulación | 205
- VII. Oficiales reales de la escuadra | 212
- VIII. Mayores 20 proveedores (1587-1590) | 237

A la memoria del Dr. Luis Miguel Córdoba Ochoa

AGRADECIMIENTOS

Estas páginas son resultado de un proceso de investigación en constante retroalimentación, en la que familia, amigos y colegas han aportado en diversas proporciones. En primer lugar, he de expresar mi más profundo agradecimiento a mis tutores y maestros, los doctores José Manuel Serrano Álvarez, y el recién fallecido Luis Miguel Córdoba Ochoa, historiadores que han sabido inculcar y contagiar el amor, pasión y disciplina que requiere reconstruir el pasado a partir de sus vestigios. Su lectura atenta permitió depurar y encaminar las ideas que plasmé en este texto. También a mis compañeros del Grupo de Estudios Interdisciplinarios en Historia General de la Universidad de Antioquia, y especialmente, a Juan David Restrepo Zapata, cuyos consejos y sugerencias han enrutado mis propios esfuerzos por lograr una mejor comprensión de los procesos históricos de mi interés.

Durante el proceso de pesquisa documental en el Archivo General de Indias, realizado durante el verano del 2017, conocí a gran cantidad de académicos que supieron incentivar y elevar mis expectativas, y cuya compañía hicieron de la estadía en Sevilla un gusto absoluto. Entre ellos el ex director del AGI, Manuel Ravina Martín, Jairo Antonio Melo, Nelson González, Stephanie Lira, Ros Costelo, y muchos otros más. Entre ellos, tengo una enorme deuda con Sergio Tonatiuh Serrano, quien con gran generosidad compartió su conocimiento, pues acompañó mis transcripciones de la contabilidad en números romanos, y atendió mis primeras conversiones entre las diversas monedas que circulaban en el periodo de estudio.

Debo reconocer también el enorme aporte de mis profesores y compañeros de la Universidad Nacional de Colombia —Juan José Velásquez, Mariana Meneses, Paola Berrío, Laura Carbonò, María Mercedes Bastidas, Manuela Ortiz y Mariana Jaramillo—.

De igual manera, la confianza depositada en mí por parte de las directoras de los departamentos de Historia donde me he vinculado como docente, ha sido capital, no solo para reafirmar mi vocación como historiador, sino también para desenvolverme en un medio de debate permanente que me enriquece día a día. En ese sentido expreso mi más honda gratitud a las doctoras Margarita Restrepo Olano, y María Carolina Escobar Vargas, y por ende, también, a todos mis alumnos en las Universidades de Antioquia, Nacional sede Medellín y Pontificia Bolivariana. Sus preguntas, inquietudes y expectativas llevaron me han forzado a mejorar cada semestre.

Sobre la elaboración final de este texto, debo señalar lo relevante que fue el filtro de mis evaluadores, los doctores Adolfo Meisel Roca y Antonino Vidal Ortega. Sus comentarios, recomendaciones y sugerencias hicieron que esta reflexión fuera un poco más puntillosa en su versión definitiva, así como sus palabras de reconocimiento que me llenaron de confianza para postularlo a un premio de investigación, como lo fue esta XIV versión de Estudios Iberoamericanos del grupo La Rábida.

Por último, tengo una deuda enorme con mi familia, amigos y allegados, quienes han acompañado este interés por la historia colonial, naval, fiscal y militar desde un primer momento. Entre ellos, la compañía y apoyo de mis padres, Ana Patricia y José María, y hermana, María Camila, así como mis preciados amigos —Pablo Hernández, Julián Rojas, Alejandro Zapata, Leonardo Romero, Andrés Felipe Patiño y muchos más— que han escuchado una y otra vez, con entusiasmo y paciencia, los pequeños datos y hallazgos que aquí se han tejido, proponiendo una lectura de Cartagena de Indias desde sus primeros años de existencia a través de su experiencia con el mar.

A Jennie también, por hacer de mi alegría la suya.

INTRODUCCIÓN

Este texto es la consolidación de una serie de reflexiones originadas a partir de mi monografía de grado para optar al título de historiador por la Universidad de Antioquia.¹ Allí, el análisis se focalizó en el desarrollo poliorcético y de las guarniciones del presidio en Cartagena de Indias, pues el componente de análisis sobre las capacidades navales fue omitido del texto presentado. Esos primeros inicios respecto a la armada guardacostas de Tierra Firme, se convirtió en una riquísima veta de investigación que desde ese momento han marcado mi itinerario de producción académica, desembocando en un par de ponencias presentadas en 2017 en las «VII Jornadas sobre Política y Seguridad Internacional. Estudios Estratégicos e Historia Militar» celebrado en Granada, España, y otra intervención ante la Asociación de Historia Económica del Caribe. De estas experiencias resultó también la publicación de dos artículos que presentaron los primeros hallazgos contextuales, uno sobre las galeras de Cartagena entre 1578 y 1624, y otro comparándolas con la escuadra de galeras desplegadas en Manila, Filipinas.

Así, pretendiendo complementar el trasfondo naval de Cartagena de Indias a partir de sus dinámicas fiscales, se consultaron durante el verano de 2017 varias unidades documentales del fondo Contaduría del Archivo General de Indias, en Sevilla. Esta estancia de investigación en la Escuela de Estudios Hispano Americanos fue financiada parcialmente por el grupo de Estudios Interdisciplinarios en Historia General (EIHG) de la Universidad de Antioquia, dirigido por el dr. José Manuel Serrano, y el fondo de

1 Sebastián Amaya Palacios, *Perpetuar un imperio donde no se oculta el sol. Introducción a la evolución fiscal-militar de Tierra Firme, 1580-1640: Comercio, fisco y defensas* (Monografía para optar al título de historiador. Universidad de Antioquia, 2016).

pasajes internacionales de la misma universidad. En ese sentido, este texto es resultado de una investigación iniciada antes del ingreso a la maestría en la Universidad Nacional de Colombia, pero que durante su curso ha sido ahondada y complejizada.

Esta monografía busca trazar algunas líneas sobre el desarrollo del Estado Fiscal Militar (*Fiscal-Military State*), para el caso del Imperio Español, y específicamente en la región del Circuncaribe² sur, abordando el olvidado siglo xvi, pretendiendo emular la temática, enfoque y metodología de algunos de sus textos pioneros.³ Para ello, se ha optado por privilegiar el análisis de las capacidades navales, y en especial, el proceso de estatalización de las armadas, tomando como estudio de caso la creación de la primera escuadra de galeras guardacostas en el Caribe en 1578, que patrullaba desde el cabo de la Vela hasta Veragua, y acantonadas en el puerto de Cartagena de Indias.

Para lograr este objetivo, se ha propuesto un avance sobre tres grandes temáticas que combinadas permiten dimensionar las capacidades operativas de las galeras, así como sus debilidades y problemáticas. A saber: desarrollo de la técnica y tecnología naval, y sus aspectos tácticos frente a otras embarcaciones; adaptación y rendimiento económico de Tierra Firme, reflejado a partir de su sistema fiscal, como origen de las rentas que la sustentaban;

2 Originalmente este término fue desarrollo como una referencia a la unidad de fauna y flora de sus ecosistemas, así como afinidades culturales de los grupos prehispánicos que se asentaron en la cuenca del Caribe. Se le ha brindado continuidad a este término para señalar las similitudes históricas, que incluyen conformaciones políticas, dinámicas económicas, etc. en la cuenca del Caribe. Ver: James Steward, «The Circumcaribbean Tribes: An Introduction», *Handbook of South American Indians*, Vol. 4 (1948): 1-41; Johanna von Grafenstein Gareis, *Nueva España en el Circuncaribe, 1779-1808. Revolución, competencia imperial y vínculos intercoloniales* (México: CCyDEL-UNAM, Colección Nuestra América, 1997).

3 John Brewer, *The sinews of power. War, Money and the English State, 1688-1783* (London: Unwin Hyman, 1989); John Brewer y E. Hellmuth (Eds.), *Rethinking Leviathan: The eighteenth-century state in Britain and Germany* (Oxford: Oxford University Press, 1999); H. V. Bowen y A. González Enciso (Ed.), *Mobilising resources for war: Britain and Spain at work during the early modern period* (Pamplona: Universidad de Navarra, 2006); Rafael Torres Sánchez, *War, state and development: fiscal-military states in the eighteenth century* (Pamplona: EUSA, 200); Angelo Alves Carrara y Ernest Sánchez Santiró (Coords.), *Guerra y fiscalidad en la Iberoamérica colonial (Siglos xvii-XIX)* (Juiz de For a: Editora UFJF - Instituto Mora, 2012); Agustín González Enciso (ed.), *Un Estado militar. España 1650-1820* (Madrid: Actas editorial, 2012).

y, factores endógenos (desgaste, motines, pleitos, etc.) y exógenos (intereses políticos de la Corona) que influyeron en el desempeño de la escuadra. Con esto se busca establecer relaciones entre el impacto del comercio atlántico en el erario, y cómo este a su vez se reinvertía en las galeras, o se redirigía a otras necesidades, supeditando los recursos disponibles en función de las políticas desarrolladas a escala imperial.

Como hipótesis, se plantea que las facultades militares fueron reflejo directo de las posibilidades fiscales de las que gozaba cada Estado, lo cual sería virtualmente un axioma. Sin embargo, se procura aportar claridad sobre los diversos usos monetarios, posibilitando delinear el funcionamiento de la Real Hacienda, y la red mercantil que facilitó el aprovisionamiento de la escuadra en Tierra Firme.

La fuente principal se constituyó en los libros mayores de contadores y tesoreros —conservados en el fondo de Contaduría del Archivo General de Indias—, que hasta ahora no habían sido explorados, sistematizando las partidas dobles para identificar los rubros de gasto,⁴ personajes asociados a la tripulación, asentistas, maestros carpinteros y otros individuos que recibieron pagos por cuenta del situado asignado a las galeras. De esa documentación lograron recopilarse, además de los libros de acuerdos y registro de los oficiales reales, 348 datas de compra que especifican los materiales adquiridos, y costos asociados por cada producto, así como periodo de desembolso siguiendo el proceso de certificaciones y acuerdos, libranzas y cartas de pago. Además, la rica información de los titulares y proveedores, facilitó la reconstrucción de la red de abastecimiento logístico, y plantear un ejercicio prosopográfico sobre estos asentistas.

Este planteamiento metodológico inició al dar uniformidad a las monedas cuentas, de las cuales se hallaron hasta nueve denominaciones diferentes, y que confluyeron en el uso del peso de ocho reales como equivalencia global a lo largo del trabajo. Por ello, a excepción que se mencionen pesos corrientes —con equivalencia de escudos, a diez reales cada uno—, o de nueve reales,

⁴ José Manuel Serrano Álvarez, «Apuntes para una metodología del gasto militar en Indias». *Temas americanistas* 15 (2002): 75-89.

usados como moneda cuenta en Panamá, los de ocho reales serán siempre la moneda estándar de referencia, tanto en el texto como en las gráficas que lo acompañan. Esto no implica de ninguna manera, una alusión a su circulación real en los mercados estudiados, siendo el *stock* monetario, por lo común, tejos de plata y plomo.

Posteriormente se procedió a la cuantificación de los diversos ramos, agrupando variables nominales y ordinales con el fin de generar intervalos,⁵ y así reconstruir algunos elementos referentes al contexto económico de la región, pretendiendo identificar las tendencias de las principales rentas, y ofreciendo un panorama general de Tierra Firme a lo largo del siglo xvi. Estos datos fueron contrastados a partir de bibliografía especializada e informes de época consultados en el Archivo General de Indias, como la correspondencia de los gobernadores, cartas del cabildo secular, y misivas de los obispos cartageneros. A esta información se sumó la del Archivo General de la Nación de Colombia, principalmente comunicaciones con la Real Audiencia, visitas y residencias.

El esquema argumentativo se organizó a partir de apartados temáticos, los cuales siguen un patrón cronológico desglosado en cuatro capítulos que trazan el proceso de proyección de las capacidades navales hispánicas al Caribe, y la evolución histórica de Tierra Firme desde una perspectiva fiscal, que brinda luces sobre su proceso económico, y estructura defensiva:

El primero, titulado «Proyección mercantil y colonización de Tierra Firme», presenta una rápida caracterización de las capacidades marítimas ibéricas, y cómo la materialidad y desarrollo técnico y tecnológico de las naves permitió emprender travesías atlánticas, enlazando con el proceso de conquista y asentamiento castellano en Tierra Firme, y cómo, paralelo al proceso fundacional se presentó el trasvase y adaptación del sistema fiscal. Por último, se da un seguimiento a las tendencias de los ramos contables de producción minera y agropecuaria, primer motor económico de la región.

5 Roderick Floud, *Métodos cuantitativos para historiadores* (Madrid: Alianza, 1975); Roberto Hernández Sampieri *et al.*, *Metodología de la investigación* (México: Mac Graw Hill, 2010).

El siguiente apartado, «La Carrera de Indias y las remesas americanas», allana el camino para introducir el problema central de la investigación: la carga logística que implicó a los Estados desplegar capacidades militares propias. Así, se tomó como caso representativo de estatalización, el paso de armadas de averías —contratadas o embargadas—, en Santo Domingo, al desarrollo del sistema de flotas a principios del gobierno de Felipe II (1556-1598). Tal enfoque busca ligar la temática fiscal, al explicitar cómo los excedentes de las diversas cajas americanas fueron encaminados en rutas de remesas que eran recogidas por la Carrera de Indias, consolidando las consignaciones de las rentas ordinarias americanas, como ingresos extraordinarios en la Península, nutriendo la agresiva política exterior de la Monarquía Compuesta Española, y, sobre todo, su capacidad de endeudamiento. Estas transferencias demandaban control sobre las rutas navales.

A continuación, se abordan propiamente las características operativas de las galeras, dando seguimiento al programa de construcción mediterráneo, y cómo tras Lepanto, la bancarrota filipina creó la coyuntura perfecta para la redistribución de unidades navales al Caribe, al establecer una armada permanente allí. Finalmente se desarrolla el desempeño de las primeras dos generaciones de la escuadra, que finaliza con la toma de Cartagena por parte de Sir Francis Drake en 1586. Como epílogo se incluye un pequeño apartado que valora la metamorfosis de la ciudad en plaza fuerte mediante el proyecto de fortificaciones, y creación de su guarnición fija, como parte del programa general que pretendía crear un entramado militar en América por temor a nuevos asaltos.

Por último, «Operatividad militar: personal, reparaciones, y aprovisionamiento», aborda el desempeño fiscal de la caja cartagenera hasta finales del siglo xvi, relacionándola con la inversión militar, remesas y gastos acumulados de la escuadra de galeras. En cuanto al análisis pormenorizado de las contabilidades, se propone un acercamiento microeconómico a una selección de pertrechos y bastimentos claves para el correcto funcionamiento de la escuadra, valorando las dificultades en la manutención de las galeras, principalmente durante el carenado y calafateo, así como preocupándose por el personal de carpintería requerido. De igual manera, se reconstruye parcialmente la tripulación, permi-

tiendo identificar los cargos, sueldos, obligaciones y tensiones que surgieron dentro de la unidad. Entre ellos se privilegiaron los roces entre altos mandos militares y administrativos (cabos, gobernadores, obispos y capitanes generales de la flota), entre los oficiales contables, y, por último, la resistencia ejercida por los remeros forzados y esclavos que se amotinaron en dos oportunidades.

En un apartado final, se propone un ejercicio de caracterización socioeconómica de los mayores asentistas que permitieron el aprovisionamiento de las galeras. Se pretende resaltar cómo este interés de las élites mercantiles se veía incentivado por los pagos en metálico, por lo común efectuados en pesos de plata ensayada, en lugar de los tejos de plomo y plata sin ley específica (moneda corriente). Para esta reflexión se aplicaron los criterios macroeconómicos de la ley de Gresham, inherente a la circulación de moneda-metal de diversas leyes. Así, se propone que abastecer las galeras los dotaba de capacidad fiscal adicional, que se reflejó en la expansión de sus negocios al acumular buena moneda.

Este texto se proyecta como un acercamiento a la historia naval del Circuncaribe sur como vehículo para abordar, desde la historia fiscal, un estudio híbrido entre Nueva Historia Económica y Nueva Historia Militar.⁶ El resultado, es un primer aporte al desarrollo de la Monarquía Hispánica como una máquina de guerra en Tierra Firme a finales del siglo xvi e inicios del xvii, valorando las mayores dificultades que debieron sortearse para el abastecimiento logístico de las galeras desplegadas allí. Asimismo, el acercamiento prosopográfico a los mercaderes que sustentaban el avituallamiento de la escuadra, y beneficiándose del situado, constituye nuevo conocimiento respecto a la red comercial, configurándose como un aporte historiográfico resultado de esta investigación.

⁶ Thomas Kühne, «La renovación de la Historia Militar. Coyunturas, interpretaciones, conceptos». *Semata*, Vol. 19 (2007): 307-347; Cristina Borreguero Beltrán, «Nuevas perspectivas para la historia militar. La “New Military History” en Estados Unidos». *Hispania* Vol. 54, n.º 186 (1994): 145-177; Cristina Borreguero Beltrán, «La historia militar en el contexto de las nuevas corrientes historiográficas. Una aproximación». *Manuscripts* Vol. 34 (2016): 145-176.

PROYECCIÓN MERCANTIL Y COLONIZACIÓN DE TIERRA FIRME

Mucho antes de la Era de los Descubrimientos, las grandes gestas de navegación europea ya habían iniciado. Aunque reconocida como una de las características propias de la modernidad, la expansión y exploración ultramarina estaba en marcha desde el siglo XIII e inicios del XIV. Esta implicaba la proyección de unas incipientes líneas de extensión en las zonas de influencia de los centros productores europeos, así como una conexión progresiva de los mercados locales dentro de unas redes mucho más amplias. El más claro ejemplo es la dilatación de los vínculos mercantiles del norte de Italia (Venecia, Génova y Pisa) sobre todo el Mediterráneo, que les permitía lucrarse del comercio oriental vía los principados cristianos constituidos tras las cruzadas. Si bien este es un antecedente lejano cronológicamente, tiene conexión directa en tanto para 1277, al inaugurarse la ruta atlántica, que enlazaba los mercados noritalianos y Flandes, al margen del trayecto terrestre que desembocaba en las afamadas ferias de Champagne,¹ era realizada en galeras.² En 1291 ya la expedición de Ugolino y Vadino (Hugo y Guido) Vivaldi, proyectaba el interés genovés por expandirse al Atlántico, e incluso, sobre algunos de sus archipiélagos³ y, que continuó en las décadas posteriores im-

1 Ángel Rozas Español, «La ruta atlántica (siglos XIII-XIV): análisis de la formación de una ruta comercial», *Espacio, tiempo y Forma. Serie III. Historia Medieval* n.º 30 (2017): 488-489.

2 Embarcación impulsada por remos y velas, tradicional de la navegación mediterránea. Al final del periodo medieval perdió su rol como navío mercante, pero se conservó en su vertiente bélica. Ver: capítulo III.

3 Jacques Heers, «Las empresas genovesas en el Atlántico durante el siglo XV: de la familia a la compañía», *Canarias y América antes del Descubrimiento. La expansión europea* (Santa Cruz de Tenerife: Confederación Española de Cajas de Ahorros, 1985), 37-60.

plicando a otros Estados. En ese sentido, puede referirse el avistamiento florentino de Madeira, la llegada de Lanceloto Malocello a Canarias⁴ e incluso el intento aragonés, mediante Jaime Ferrer de insertarse en la ruta de oro sahariana (1346).⁵

Este primer ímpetu de barrido europeo por el Atlántico tenía como motor y fin último la ampliación de los intereses mercantiles, sin embargo, a mediados del siglo xiv la Peste Negra, o *Yersinia Pestis*, marcó una ruptura demográfica y económica a escala global, y que, en el ámbito mediterráneo,⁶ como el espacio occidental más implicado en la apertura mercantil al oeste, significó la suspensión de este tipo de viajes y exploraciones. Este receso en la potencia mercantil italiana en ultramar, posibilitó un relevo en las exploraciones y ampliaciones de las esferas de influencia, donde las Coronas de Portugal, y luego Castilla, resultaron profundamente favorecidas, al punto de ser catalogadas por Bartolomé Yun como agentes de globalización.⁷

EXPLORACIONES IBÉRICAS E INNOVACIONES NAVALES

El reino de Portugal, aunque de escasas dimensiones territoriales, tenía una considerable población adaptada a las actividades marítimas debido a su amplia línea costera, además de contar con un entramado social caracterizado por una clase comercial muy influyente. Gran parte del núcleo económico lusitano se basaba en

4 Alberto Quartapelle, «El redescubrimiento de las islas Canarias en el anno domini 1339», *Revista de Historia Canaria* n.º 199 (2017): 11-37.

5 Al respecto puede consultarse la obra del difunto catedrático de la Universidad de Madrid Antonio Rumeu de Armas: «La exploración del Atlántico por mallorquines y catalanes en el siglo XIV», *Anuario de Estudios Atlánticos* n.º 10 (1964): 163-178; «La expedición militar mallorquina de 1366 a las islas Canarias», *En la España medieval* n.º 3 (1982): 497-504.

6 Este fue el inicio de un ciclo de hambrunas y epidemias que se prolongaron en el tiempo llegando a su clímax durante el siglo xvii. Sobre su impacto demográfico, y sus consecuencias en la producción agrícola, así como en el esquema feudal y mercantil como antesala a la Revolución de los Precios, ver: Peter Kriedte, *Feudalismo tardío y capital mercantil*, 11ª edición (Barcelona: Crítica, 1994), 9-29.

7 Bartolomé Yun Casalilla, *Los imperios ibéricos y la globalización de Europa (siglos xv a xvii)* (Barcelona: Galaxia Gutenberg, 2019).

el comercio atlántico de vinos, pescado y sal.⁸ Juan I de Portugal (r. 1385-1433), fundador de la dinastía Avis, inauguró una política gubernamental que dejó de lado la expansión territorial en la península Ibérica a costa de Castilla, a pesar de imponerse durante la crisis sucesoria, cuando Juan I de Castilla (r. 1379-1390) pretendió tomar el título de rey de Portugal y formar una unión dinástica mediante su esposa Beatriz. Así, el potencial lusitano fue encaminado íntegramente sobre las comunidades musulmanas del noroeste africano, especialmente en Ceuta. Allí, en 1415, no solo lograron tomar la plaza, sino que optaron por ocuparla con una guarnición militar, constituyendo la primera posesión ultramarina europea en territorio árabe,⁹ de donde se proyectó el avance sobre Marruecos. Fue sobre estas bases primigenias, que el infante Enrique el Navegante (1415-1460) ideó la expansión sobre el litoral africano e islas y archipiélagos atlánticos.¹⁰

Se considera que la participación en estos proyectos de las redes mercantiles italianas asentadas en Lisboa fue de vital importancia, pues pudieron influir en un propósito más duradero: de expediciones de pesca y ocasional pillaje, a proyectos comerciales duraderos.¹¹ Por ello, estas nuevas posesiones, alcanzaron una utilidad y rentabilidad considerable al establecer plantaciones de caña de azúcar, cereales y hortalizas. Madeira, por ejemplo, rápidamente empezó a producir réditos, mientras que la expansión sobre Mauritania, el Sahara Occidental, pero, sobre todo, la consolidación en la bahía de Arguin, Guinea y Cabo Verde, permitió que para mediados de siglo se desarrollara la trata de esclavos y

8 Sobre el desarrollo del comercio portugués tardomedieval con la región de Extremadura, ver: Juan Luis de la Montaña Conchiña, «El comercio en la frontera castellano-portuguesa: el ámbito extremeño (siglos XIII-XV)», *En la España Medieval* N.º 28 (2005): 81-96.

9 J. H. Parry. *Europa y la expansión del mundo (1415-1715)* (México: FCE, 1975), 12-13.

10 Eduardo Aznar Vallejo, «Exploración y colonización en la configuración de la Europa Atlántica», *Historia. Instituciones. Documentos* n.º 35 (2008): 45-61.

11 H. B. Johnson, «La colonización portuguesa de Brasil», En: Leslie Bethell (ed.), *Historia de América Latina, Tomo I. América Latina Colonial: la América precolombina y la conquistista* (Barcelona: Crítica, 1990), 204.

el acceso a las fuentes auríferas subsaharianas.¹² Estas ocupaciones territoriales obtuvieron el reconocimiento papal sobre su soberanía mediante el Concilio de Basilea (1431-1437).¹³

Es significativo que la muerte del infante Enrique, como principal impulsor de la expansión portuguesa en este periodo, no detuvo su ritmo y proyección oceánica. Esto se explica en gran medida por la aparición de dos instituciones que condensaron las actividades marineras y comerciales de los portugueses, y que datan precisamente de mediados del siglo xv. La primera de ellas corresponde a la Escuela Náutica creada en Sagres, donde se impartían conocimientos especializados referentes a las técnicas navieras, así como el conocimiento geográfico acumulado mediante el empirismo de cada piloto durante sus exploraciones. Toda esa experiencia se concentró en dicha escuela como epicentro del conocimiento lusitano de la navegación y exploración atlántica, formando marineros cada vez más cualificados.¹⁴ El segundo elemento fue la aparición de las primeras factorías, o *feitorías*, enclaves comerciales dirigidos por un factor o agente comercial protegido por una guarnición militar. Esta fue una de las grandes características de la colonización portuguesa que marca una fuerte diferencia al modelo español, pues en lugar de optar por una ocupación territorial, simplemente generaban monopolios mercantiles que enlazaban mediante flotas.¹⁵

Por supuesto, las riquezas que se amasaban y circulaban por las rutas portuguesas atraían el interés de otros Estados que pretendían beneficiarse de las posibilidades económicas de la región, entre ellas la pesca,¹⁶ el acceso a metales preciosos —en especial

12 Sobre la organización portuguesa del tráfico aurífero, ver: Pierre Vilar, *Oro y moneda en la historia, 1450-1920* 2.^a edición (Barcelona: Ariel, 1972), 61-77.

13 Respecto al apoyo papal a la expansión portuguesa y el pleito castellano, ver: Luis Suárez Fernández, «La cuestión de derechos castellanos a la conquista de Canarias y el Concilio de Basilea», *Anuario de Estudios Atlánticos* n.º 9 (1963): 11-22.

14 Luiz Fernando da Silva Pinto, *Sagres: a revolução estratégica* (Rio de Janeiro: Editoria FGV, 2013).

15 Sanjay Subrahmanyam, «Holding the World in Balance: The Connected Histories of the Iberian Overseas Empires, 1500-1640», *The American Historical Review* Vol. 112, n.º 5 (2007): 1359-1385.

16 Los roces entre castellanos y portugueses por los espacios de pesca fueron constantes durante todo el periodo bajo medieval. Al respecto puede consultarse:

oro— y otros recursos que se podrían captar allí. Este contexto enmarcó las tensiones con los castellanos, focalizadas sobre las Canarias, que ni las bulas de Nicolás V en reconocimiento del monopolio luso sobre los cabos de Nun y Bojador (1454) fueron suficientes para zanjar: el conde de Niebla, bajo auspicio de Isabel de Castilla (r. 1474-1504), amenazó el control lusitano sobre el Atlántico.¹⁷ La respuesta portuguesa fue proyectar armadas y patrullas guardacostas para mantener una conexión fluida entre los diferentes puestos comerciales y la metrópoli.¹⁸

Finalmente, y en medio de estas tensiones entre ibéricos en el Atlántico, una serie de conflictos dinásticos desembocaron en una guerra civil por el trono de Castilla, que sirvió como catalizador para limar asperezas con los portugueses, pues en 1479 firmaron el Tratado de Alcaçovas, que dos años más tarde fue reconocido por el papa Sixto IV en la bula *Aeterni regis*. En este se llegaba a un acuerdo sobre el reparto de las esferas de influencia entre ambos reinos ibéricos en el Atlántico, al tiempo que permitió la estabilización de los Reyes Católicos en Castilla y Aragón, finalizando sus respectivos conflictos internos.¹⁹

Dos elementos se pueden resaltar de esta sucinta narración respecto a la incipiente configuración de los espacios ibéricos sobre sus zonas de expansión ultramarina:

En primer lugar, que el motor de las exploraciones Atlánticas tuvo un importante componente de interés mercantil, y que la proyección de estas nuevas líneas de expansión económica, fue muy paralela, sino anterior al avance de los turcos otomanos u osmanlís sobre otras comunidades musulmanas de Oriente Medio y el Levante.²⁰ Esto llama la atención pues suele interpretarse

Antonio Rumeu de Armas: «Las pesquerías españolas en la costa de África (siglos xv-xvi)», *Anuario de Estudios Atlánticos* n.º 23 (1977): 349-372.

17 Antonio Rumeu de Armas, «La expansión europea en África: la rivalidad hispano-lusa por el dominio político del Continente», *Canarias y América antes del Descubrimiento. La expansión europea* (Santa Cruz de Tenerife: Confederación Española de Cajas de Ahorros, 1985), 241-264.

18 H. B. Johnson, «La colonización portuguesa de Brasil», 205-206.

19 Miguel Á. Ladero Quesada, *La España de los Reyes Católicos* (Madrid: Alianza, 2015), 51-72.

20 Sobre este grupo seminómada, y asentamiento e integración territorial sobre territorio bizantino, así como de Egipto, Siria, los Balcanes, y su conformación es-

la exploración Atlántica como resultado de la ruptura o desvinculación de los intercambios comerciales entre los extremos occidental y oriental euroasiático, pues tal clausura al comercio europeo que se ligaba al Lejano Oriente al incluirse en la desembocadura de la ruta de la Seda o el Incienso, se ha considerado como un estímulo para generar nuevas rutas que posibilitaran reconfigurar dicho tráfico.²¹

Entonces, teniendo en cuenta que ya se habían configurado proyectos de rutas mercantiles partiendo al oeste mucho antes del desuso de dichas rutas tradicionales, sería prudente matizar estas interpretaciones, pues si bien es innegable que debió incentivar nuevas opciones comerciales, no ha de contemplarse como la causa única, primigenia y primordial de tal expansión. En ese sentido es vital acercarse al desarrollo material que permitió las exploraciones oceánicas, pues las técnicas de marear, y las características propias de las embarcaciones fueron las herramientas e instrumentos claves para el éxito de los múltiples viajes emprendidos por los portugueses, y posteriormente por castellanos.

En segundo lugar, el carácter intrínseco de los Grandes Descubrimientos fue marítimo con proyección de enclaves mercantiles, interconectados entre sí por medio de flotas mercantes. Esto generó la implementación de guarniciones para proteger el sitio del intercambio como tal, y una serie de escoltas o armadas para las embarcaciones que se encargaban de conectar y tejer la multinodal red de intercambios.

Así, la proyección del poderío naval era a su vez un instrumento de comercio y de guerra, pues como propuso Iván Valdez Bubnov, el «uso endémico de la violencia» era base dentro de la expansión y control de las rutas y actividades comerciales.²² Por ello, antes de enlazar el descubrimiento americano por parte de

tatal, ver: Colin Imber, *El imperio Otomano, 1300-1650* (Barcelona: Byblos, 2005), 20-126.

21 Juan Vicens Vives. *Rumbos oceánicos. Los navegantes hispanos*. (Barcelona: Bar-na, 1946), 386; Felipe Fernández-Armesto. *1492. El nacimiento de la modernidad*. (Bogotá: Debate, 2010), 371.

22 Iván Valdez Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)* (México: UNAM-Instituto de Investigaciones Históricas, 2011), 37-38.

Castilla, e indagar cómo se planificó el desarrollo de armadas o estructuras defensivas para sus rutas comerciales, es importante abordar qué posibilidad dichas exploraciones. En este punto han de considerarse una serie de innovaciones técnicas y tecnológicas que venían gestándose siglos atrás, pero que combinadas a lo largo de los siglos xv y xvi, favorecieron la aparición de buques mancos (embarcaciones impulsadas únicamente por energía eólica mediante su velamen).

Prestando atención a la constitución misma de las embarcaciones debe tenerse en cuenta la importancia del sistema de construcción tinglada o en tingladillo, que consistía en sobreponer varias piezas en el entablado del casco, es decir, que el forro exterior en realidad era muchísimo más grueso cuando se construía de esta manera que el casco liso —el cual solo contaba con una sola capa de entablado—. Este sistema, originado en el norte europeo, y común en los drakares vikingos, fue difundido y adaptado por los constructores de épocas posteriores, especialmente en las cocas o *cogs*²³ de la Liga de Hansa. La consecuencia directa de esta forma de construcción hacía que la obra viva, o carena,²⁴ resistiera mucho mejor los constantes embates del oleaje, la carcoma, y posteriormente a las descargas de artillería.²⁵ Adicionalmente, en estas embarcaciones se empezó a implementar el timón axial,²⁶ una prolongación de un cuerpo vertical unido al codaste que mejoró

23 Se originó alrededor del siglo x y se extendió su uso por parte de la Liga Hanseática durante el siglo xii. Se considera de dimensiones menores a una carraca. Las cocas catalanas eran muy similares a las noreuropeas: embarcaciones con casco tinglado, un mástil de vela cuadrada y mesana con latina, su timón y castillo era almenado y bauprés para guía de bolinas. Su media era de 15 a 12 metros de eslora y 5 a 8 metros de manga. Tenían hasta 200 toneladas de capacidad. Ver: Enrique Manera Regueyra, «La marina de Castilla», *El buque en la armada española* (Madrid: Sílex, 1999), 31-34.

24 Así se denomina a la porción del barco que se sumerge en el agua. Va desde la quilla a la línea de flotación.

25 Sobre la transferencia de tecnologías entre las diversas culturas navales europeas, y en especial las cocas de casco trincado o en tingladillo escandinavas al espacio ibérico, ver: George Schwarz, «Las naves de exploración. Carabelas y naos», *Desperta Ferro: La Armada española (II). La era de los descubrimientos*, n.º 18 (2019): 20-27.

26 El origen de este timón es incierto, algunos autores lo rastrean desde China, Arabia e incluso lo consideran una innovación vikinga. Sobre su evolución, uso y aplicación a diversos tipos de embarcaciones, ver: Juan José Prieto Romero y Juan

muchísimo la capacidad de navegación y viraje. Según José Luis Rubio Serrano, el timón central o de codaste — denominado *a la navaresca* por los italianos— ya era de uso corriente en la península para mediados del siglo XIII²⁷ (ver Imagen I).

Además, a medida que se realizaban las primeras expediciones al Atlántico, por medio de la constatación empírica se replantearon muchas de las teorías geográficas ampliamente difundidas durante la Edad Media y retomaron posturas del saber grecolatino.²⁸ Todo ese nuevo conocimiento fue condensándose en cartas de navegación o portulanos,²⁹ aunque es importante resaltar que su exactitud era bastante limitada, siendo realmente útiles solo durante travesías cortas, en tanto hasta la segunda mitad del siglo XVI no se conoció la técnica de proyección ideada por Mercator, que ilustraba la latitud y longitud como líneas paralelas, por tanto, la ubicación de la embarcación durante su navegación era sumamente compleja. Sin embargo, conocemos que los portugueses incluyeron en sus portulanos las líneas loxodrómicas o de igual rumbo alrededor del meridiano de San Vicente³⁰ para intentar remediar esta situación.

En este aspecto, al igual que en los ya mencionados conocimientos geográficos, los marinos árabes tenían mayor avance que los cristianos, pues ya era común que regularan sus rumbos mediante la observación de las estrellas, aunque esto solo era funcional si la navegación transcurría por latitudes donde las variaciones de los acimuts³¹ celestes fueran mínimas. Por ejemplo, para 1462 se tiene certeza de la primera observación registrada

Carlos Fortes Garrido, «Evolución tecnológica del timón de codaste», *Historia Digital* Vol. 17, n.º 30 (2017): 3-29.

27 José Luis Rubio Serrano, *Arquitectura de las naos y galeones de las flotas de Indias (1492-1590)*, Tomo I (Málaga: Seyer, 1991), 73.

28 Eduardo Aznar Vallejo, «Del mar soñado al mar hollado. El redescubrimiento del océano», *Cuadernos del CEMYR* n.º 15 (2007): 175-195.

29 Vicenç M. Rosselló i Verger, «La carta de navegar. Un instrumento mediterráneo de amplia difusión», *Medievalismo* n.º 21 (2011): 55-79.

30 Sobre la aparición, y uso de las cartas de navegación, ver: J. H. Parry. *Europa y la expansión del mundo (1415-1715)*, 15-20.

31 Ángulo de orientación sobre una esfera. Aplicado a la náutica se refiere al ángulo horizontal que se forma entre el norte geográfico y la dirección o rumbo de la embarcación con relación y el astro que se observa.

de la estrella Polar, sin embargo, al aproximarse a la línea ecuatorial, los marineros simplemente la perdían de vista. Así, los portugueses como los navegantes europeos más experimentados en la exploración al sur se beneficiaron del conocimiento semita de la observación celeste, pues Abraham Zacuto, un judío que enseñaba astronomía en Salamanca se instaló en Lisboa tras la expulsión castellana. Su gran aporte fue una serie de tablas que especificaban la declinación del sol en su cenit con relación al sur o norte del Ecuador. Estas fueron traducidas del hebreo al latín, y posteriormente publicadas en portugués como *O regimento do Astrolabio*.³²

También se conocía ya el cuadrante, lo que facilitó los cálculos sobre la latitud, pero la longitud en el mar continuó siendo un problema hasta el siglo XVIII, cuando se aplicó un método de estima que compiló la dirección, distancia en una carta y una técnica para calcular las millas marinas.³³ Adicional, también tenemos que la brújula, utilizada por los europeos desde el siglo XIII, fue mejorada con la introducción de los balancines alrededor de 1500, brindando mayor precisión sobre los derroteros a seguir.

Esta serie de nuevas tecnologías y técnicas para mejorar el desempeño de la navegación, y la resistencia de la embarcación a oleajes violentos coincidió con la aparición de los buques mancos, es decir, naves que no eran impulsadas por medio de energía humana a través de largos remos que sobresalían a babor y estribor. En ese sentido, el uso de los aparejos en cruz permitió aumentar el volumen del velamen, a su vez que podía dividirse en unidades, lo que facilitaba su gobierno. Este cambio sobre el tipo de energía implementado para movilizar las pesadas embarcaciones se hizo notorio con el fin de la tracción animal o de sangre, en

32 Heloisa Meireles Gesteira, «O astrolábio, o mar e o Império», *História, Ciências, Saúde-Manguinhos* vol. 21, n.º 3 (2014). Disponible en línea: <http://dx.doi.org/10.1590/S0104-59702014000300012>.

33 El cálculo sobre la longitud se desarrolló mediante una corredera, en la que se arrojaba una tabla de madera desde la popa, y el cordel sujetaba nudos cada 7 brazas, por lo que se calculaba cuántos pasaban cada cierta cantidad de tiempo, y realizando la conversión a millas marinas por hora. Para ello fue vital el cronómetro, ideado durante el siglo XVIII. Sobre estos avances para calcular latitud y longitud, Ver: T. K. Derry y Trevor I. Williams, *Historia de la tecnología. Vol. I. Desde la antigüedad hasta 1750* (México: Siglo XXI, 1978), 296-299.

este caso accionada por hombres, y su paso al diseño y uso de mástiles, que con una vela de gran tamaño (gavia) facilitaban el aprovechamiento de las corrientes eólicas.³⁴ Estas naos se hicieron comunes en las naciones navieras europeas, y se convirtió en un tipo de barco afín a los intereses de los diversos Estados al cumplir una función mercantil, pero también adaptando grandes estructuras en forma de castillo en proa y popa para efectuar o defenderse de operaciones militares de abordaje (ver Imagen I).

Aun así, este tipo puntual de embarcación no tuvo un rol importante durante las primeras exploraciones, pues los lusitanos, muy influenciados por la navegación asiática, vía el prologado contacto de las sociedades ibéricas con los árabes, tomaron la carabela,³⁵ que guarda muchísima similitud con las *baghlas*³⁶ del golfo Pérsico y mar Rojo. El uso del aparejo árabe con su vela latina (triangular) posibilitó a los portugueses adaptarse a las corrientes de viento del Atlántico a lo largo del litoral oeste de África, pues posibilitaba cambiar la posición de la vela y aprovechar los vientos en sentido norte-sur, viajando de la península Ibérica en dirección a la línea del Ecuador, y luego avanzar más al sur en contra del viento; lo mismo sucedía en el tornaviaje, pues del sur a la región ecuatorial tenían viento en popa, pero luego debían

34 J. H. Parry, *Europa y la expansión del mundo (1415-1715)*, 26-27.

35 Se considera que son una evolución o adaptación de embarcaciones musulmanas como los dhows, o de las bagras o bagalas árabes. Se trataba de embarcaciones con tres mástiles y velas latinas (triangulares). Solía ser un buque ligero, alto, y largo, con una sola cubierta y castillo de popa, además con posibilidad de tener aparejo redondo o latino (vela cuadrada o triangular). Además, contaba con algunos remos larguísimos para impulsarla cuando las corrientes eólicas no fueran las adecuadas. Sobre otros aspectos técnicos de esta embarcación puede consultarse: José Luis Rubio Serrano, *Arquitectura de las naos y galeones de las flotas de Indias, 73-75*; Soledad Fructuoso Martínez, «Construcción de la carabela *La Niña*». Tesis de grado presentada para optar al título de ingeniera técnica naval. Universidad Politécnica de Cartagena (2014), 5; Juan José Prieto y Leopoldo Gorostiza, «Las Carabelas de Colón: Su diseño y reconstrucción», *Prisma tecnológico* Vol. 6, n.º 1 (2015), 3-7.

36 Esta embarcación muestra la influencia recíproca de ambas tradiciones navales, pues tiene como características en su diseño la quilla profunda, una popa alargada y carencia de castillos elevados, pero en la construcción de su casco, las cuadernas y forro se unían con clavos de hierro como en Europa. Ver: J. H. Parry, *Europa y la expansión del mundo (1415-1715)*, 28.

navegar en contra del sentido de las corrientes de aire, e incluso oceánicas hasta la península.³⁷

Recapitulando, hubo una serie de cambios tecnológicos que posibilitaron e impulsaron las exploraciones atlánticas, tales como las herramientas de observación celeste (observación directa, astrolabio y cuadrante) o el uso de la brújula para orientarse respecto al norte magnético que permitía toscamente calcular la latitud en donde se hallase la embarcación; la aparición de los primeros portulanos o cartas navales que plasmaron el conocimiento geográfico que empíricamente acumulaban los navegantes; así como aspectos propios de la técnica en la construcción como el casco tinglado, timón de codaste y tecnologías navales como el uso del aparejo en cruz y diversos tipos de velas (redondas y latinas). Todo esto brindó las capacidades materiales a los marineros que realizaron las primeras navegaciones oceánicas, que propiciaron la expansión de los mercados europeos y vinculación de nuevos espacios económicos.

Muy al contrario de la opinión esgrimida por ciertos sectores de la historiografía inglesa al catalogar a la Monarquía Hispánica como una potencia naval tardía³⁸ —este aspecto se ahondará más adelante—, la tradición marinera castellana que respaldó el proyecto colombino estaba inserta en un desarrollo muy similar al portugués. Baste recordar que fue desde Andalucía, de donde los condes de Niebla ya se habían inmiscuido en las zonas de influencia lusitanas en ultramar, siendo los más clásicos ejemplos su presencia en las Canarias o su rol como intermediarios entre las posesiones hispánicas en Italia y los Países Bajos.³⁹ Además, su condición fronteriza posibilitaba todo tipo de intercambios, incluidos los intelectuales y técnicos o tecnológicos con Portugal.

Regresando a la proyección mercantil, podría plantearse que tras el acaparamiento turco del comercio con Oriente, y en gran

37 Sobre las corrientes oceánicas superficiales, y el esquema de movimientos giratorios en el Hemisferio Norte y su sentido inverso en el Hemisferio Sur como resultado de la acción de los vientos, ver: Brian J. Skinner y Karl K. Turekian, *El hombre y el océano* (Barcelona: Omega-Casanova, 1976), 11-18.

38 I. A. A. Thompson, «Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo durante el siglo XVI». *Manuscrit*, n.º 24 (2006): 96-97.

39 Iván Valdez Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado*, 36-37.

medida posibilitados por mejoras en el arte de la navegación, varios Estados europeos buscaron la manera de generar nuevos enlaces comerciales que les permitieran obviar a los intermediarios musulmanes⁴⁰ y constituir un comercio directo. Los portugueses reemplazaron a los italianos en este propósito desde el siglo xv, y a medida que avanzaban al sur, intentaban generar un espacio de exclusividad económica. No obstante, los castellanos, que también tenían una salida directa al Atlántico buscaron generar relaciones de explotación económica e intercambios mercantiles en esta área, lo que generó constantes roces entre ambas Coronas durante décadas. Y, a pesar del apoyo papal mediante la emisión de bulas, e incluso acuerdos entre ambas monarquías —como el de *Alcaçovas*—, los enfrentamientos continuaron.⁴¹

Esta situación varió en pocos años, cuando los Reyes Católicos decidieron avalar el proyecto que proponía Cristóbal Colón⁴² de viajar a las Indias navegando al Occidente. Mediante una ca-

40 A la ocupación otomana del Imperio Bizantino siguió la caída de los mamelucos egipcios, por lo que toda la costa del Levante era ajena a los intereses cristianos; al sur, se conocía la existencia de grandes minas de oro, pero la travesía del Sahara era un gran reto en sí mismo, al tiempo que el islam se expandía y grandes monarcas africanos como los Mansa de Malí fueron islamizados; Europa del este se encontraba bajo la influencia mongol de la Horda Dorada. Sobre el contexto general de finales del siglo XV puede consultarse: John Darwin, *El sueño del imperio. Auge y caída de las potencias globales, 1400-2000* (Madrid: Taurus, 2012), 15-123.

41 Era común que la Corona castellana justificara ataques de corso-piratería alegando que los lusitanos transportaban mercancías prohibidas y actuaban como corsarios. Una valoración de los citados asaltos especificando sus autores, afectados, lugar y productos puede consultarse en: Eduardo Aznar Vallejo, «Corso y piratería en las relaciones entre Castilla y Marruecos en la baja Edad Media», *En la España Medieval* n.º 20 (1997): 407-419.

42 Navegante italiano de presunto origen genovés. Desde joven se incorporó al servicio de la casa Centurión traficando azúcar desde Madeira, donde contrajo nupcias con Felipa Moniz de Perestrello, hija del donatario portugués. Este proyecto de ruta a las Indias ya había sido propuesto a Juan II de Portugal en 1482, pero fue rechazado. Luego pasó al monasterio de la Rábida, en el condado de Niebla, desde donde estableció lazos con algunos cortesanos castellanos. Sobre este navegante contamos con abundantes trabajos biográficos entre los que resaltan las obras de: Samuel Elliot Morrison, *El Almirante de la Mar Océano. Vida de Cristóbal Colón* (México: FCE, 1993); Jacques Heers, *Cristóbal Colón* (México: FCE, 1996), etc.

pitulación⁴³ firmada en Santa Fe en abril de 1492:⁴⁴ el genovés fue nombrado Almirante de la Mar Océana, y se acordó que gobernaría aquello que descubriese y tomase posesión como virrey.⁴⁵ Aquí, sucedió algo muy similar al proceso de expansión portuguesa, pues el papa Alejandro VI (el valenciano Rodrigo de Borja) realizó unas donaciones a la Corona de Castilla,⁴⁶ y que, a pesar de ser validadas por los lusitanos mediante el Tratado de Tordesillas en 1494, varios Estados cristianos rechazaron la delimitación papal de esferas ibéricas en el Atlántico. El resultado fue un aumento generalizado de los viajes de exploraciones europeas⁴⁷ buscando emular la ruta comercial por Occidente hacia las Indias que habían alcanzado los Reyes Católicos.

Sin embargo, las inmensas riquezas propuestas por Colón no se hallaron en los primeros asentamientos castellanos en el Caribe, muy al contrario, las inversiones reales debieron aumentar por el pago del personal que se enviaba para construir la colonia.

43 Originadas en la conquista de las Canarias, tuvo su antecedente medieval en la península con las «cartas de población». Permitía a la Corona ceder la ejecución, atraer capital privado, pero mantener la titularidad jurisdiccional. Ver: José María Ots Capdequí, *El Estado español en las Indias* (México: FCE, 1941), 15-18; Marta Milagros Del Vals Mingo, *Las capitulaciones de Indias en el siglo XVI* (Madrid: Instituto de cooperación iberoamericana, 1986); Patricia Ayarza Bermúdez, «Las fuentes del derecho indiano. Evolución y textos legales» (Tesis de grado, Facultad de Derecho, Universidad de La Sabana, 1993), 83 y ss.

44 Helen Nader, *Derechos del descubrimiento. Apelación final de Cristóbal Colón al rey Fernando*. (Cali: Carvajal S.A., 1992), 11-16.

45 La narración de los diversos viajes colombinos, y sus epístolas pueden consultarse en: *Relaciones y cartas de Cristóbal Colón* (Madrid: Imprenta de la viuda de Hernando y Ca., 1892). Digitalizado por la Universidad de Sevilla, y disponible en línea: <http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/relaciones-y-cartas-de-cristobal-colon-0/html/>

46 La más famosas de las bulas alejandrinas fueron las Inter Caetera, pero en realidad hizo parte de un grupo de varios documentos, del cual interesa resaltar la bula *Eximiae devotiss.*, que emulaba los privilegios e inmunidades portuguesas. Ver: Marta Milagros del Vas Mingo, «Las bulas alejandrinas y la fijación de los límites a la navegación en el Atlántico», Luis Antonio Ribot García, Adolfo Carrasco Martínez y Luis Adao da Fonseca (coords.), *El Tratado de Tordesillas y su época* Vol. II (España: Junta de Castilla y León, 1995), 1071-1090; «Las bulas alejandrinas y su proyección histórica para Castilla y las Indias», Carlos Martínez Shaw, Gabriela Airaldi y Celia María Parcerro Torre (coords.), *Cristóbal Colón* (España: Junta de Castilla y León, Consejería de Cultura, 2006), 183-212.

47 Sobre las exploraciones de los armadores de Bristol ver: Peter T. Bradley, *Navegantes británicos* (Madrid: Mapfre, 1992).

Por ello, el proyecto colombino recibió fuertes críticas en la corte, e incluso entre sus subordinados, llegando a levantamientos tanto de colonos como de los indígenas. De seguro, este descontento incentivó en la Corona el deseo de tomar por cuenta propia el control de los asentamientos indianos, lo que generó que en los altos círculos administrativos castellanos entre 1497 y 1503 se avalaran, impulsados Juan Rodríguez de Fonseca, una serie de viajes de exploración, llamados «Viajes Menores»,⁴⁸ que permitieron desvirtuar las pretensiones de Colón como descubridor, al ser terceros quienes capitulaban bajo nuevas directrices. Esta situación se hizo más tensa cuando se confirmó que una expedición portuguesa dirigida por Vasco da Gama había arribado a la India siguiendo la ruta africana.⁴⁹

Respecto a este interés en retomar el liderazgo en las exploraciones, pero sobre todo el control de los asentamientos, debe resaltarse que partir del nombramiento de Ovando como gobernador de la isla Española en reemplazo del almirante, se inició el proceso de configuración institucional de las colonias castellanas con la constitución de los primeros cabildos.⁵⁰ Y que, ya desde el segundo viaje de Colón (1493-1496) se había avanzado en la regulación de las relaciones comerciales y pretensión de un monopolio con la creación de la Casa de la Aduana de Cádiz y de la Contratación de Sevilla.⁵¹ A esto siguió la designación de tenientes

48 Cinco expediciones con licencia para explorar y comerciar con el objetivo de limitar las pretensiones de Colón. Ver: Carl Ortwin Sauer, *Descubrimiento y dominación española del Caribe* (México: FCE, 1984), 161-184.

49 Sanjay Subrahmayan, *The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700: A Political and Economic History* (UK: Wiley-Blackwell, 2012) 60-61; Bartolomé Bennassar, *La América española y la América portuguesa (siglos XVI-XVIII)* (Madrid: Sarpe, 1985), 59-60.

50 Esteban Mira Caballos, «Los cabildos antillanos: aspectos institucionales (1492-1542)», *Las Antillas Mayores, 1492-1550* (Madrid - Frankfurt: Iberoamericana - Vervuert, 2000), 323-341.

51 Organismo científico, y comercial, tenía además tareas jurisdiccionales (civiles y criminales) e injerencia en asuntos de comercio y navegación al encargarse de la formación de los pilotos, así como la elaboración de los padrones de Indias. Este monopolio intelectual sobre la geografía indiana se perfilaba para aislar a los demás europeos del conocimiento práctico de la navegación al Nuevo Mundo. Ciertos aspectos de esta institución recuerdan las funciones propias de la Escuela de Sagres para el caso portugués. Ver: Antonio Acosta Rodríguez y Adolfo León González Rodríguez (Coords.), *La Casa de la Contratación, la navegación y el comer-*

de los contadores mayores de Castilla y la selección de oficiales de Real Hacienda.

ASENTAMIENTO EN TIERRA FIRME

El elemento financiero era de suma importancia, en tanto la rentabilidad de las colonias antillanas era escasa, y la Corona esperaba recibir los primeros réditos. Esta dificultad para generar las ganancias se explica —además por la deficiente administración colombina—, porque los «colonos», movilizados según el modelo de las huestes⁵² tardomedievales⁵³ en Andalucía,⁵⁴ solo acompañaban a su capitán por un beneficio inmediato,⁵⁵ en lugar de buscar una autarquía de provisiones mediante la cría de ganado o siembra de cultivos. Por ello, en todo el litoral de Tierra Firme se desarrollaron rescates y cabalgadas como motor economi-

cio entre España y las Indias (España: Universidad de Sevilla, 2003); C.H. Haring, «La casa de Contratación», *El comercio y la navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos* (París-Brujas: Desclée-de Brouwer, 1939), 27-57; José María Ots Capdequí, *El Estado Español en las Indias*, 63.

52 Mediante una capitulación la Corona convertía al titular en «capitán» estableciendo unos límites geográficos puntuales para su expedición, así como las competencias y facultades que tendría. A él correspondía conformar su compañía o hueste, la cual solía engancharse voluntariamente y avalada mediante un acuerdo durante el enlistamiento, que podría realizarse por capitanes nombrados por el capitulante con banderas y toque de cajas según la usanza castellana tardomedieval. Tal vínculo solo podría anularse por mutuo acuerdo, y de ser incumplido acarrearía la pena de muerte. Ver: Javier Barrientos Grandon, *El gobierno de las Indias* (Madrid-Barcelona: Fundación Rafael del Pino-Marcial Pons, 2004), 195-198.

53 Al respecto puede consultarse la obra de Miguel Ángel Ladero Quesada, *Castilla y la conquista del Reino de Granada* (Granada: Diputación Provincial, 1993); *La guerra de Granada, 1482-1491* (Granada: Diputación de Granada, 2001); *Las guerras de Granada en el siglo XV*. (Barcelona: Ariel, 2002).

54 Juan Marchena Fernández y Ramón Romero Cabot, «El origen de la hueste y de la institución militar indianas en la Guerra de Granada». En: Bibiano Torres Ramírez y José J. Hernández Palomo (coord.). *Andalucía y América en el siglo XVI: actas de las II Jornadas de Andalucía y América*. Vol. I (Santa María de la Rábida: Universidad de Santa María de la Rábida, 1982), 91-112.

55 Juan Marchena Fernández, *Ejército y milicias en el mundo americano* (Bilbao: Mapfre, 1992), 14-31.

co,⁵⁶ cuya ejecución recaía sobre la figura del caudillo —quien las costeaba sin apoyo económico de la Corona—, y concentraba en sí el grueso de las tareas operativas.⁵⁷ Por supuesto, los ingresos —tanto de particulares, como de la Corona por el cobro de sus derechos—, eran completamente inestables e impredecibles, pues dependían directamente del éxito de la tropa durante la incursión en territorio indígena.

En ese sentido, para examinar la configuración económica del Circuncaribe sur debe retrotraerse su conceptualización hasta los primeros años de descubrimiento y exploración. Esto se debe a que Tierra Firme a partir de los Viajes Menores fue una de las regiones caribeñas de donde los castellanos suplieron la mano de obra forzada⁵⁸ para mantener la producción de sus asentamientos en las Antillas⁵⁹ —cuyos colonos no atendían las tareas produc-

56 Ver: Hermes Tovar Pinzón, *La estación del miedo o la desolación dispersa. El caribe colombiano en el siglo XVI* (Bogotá: Planeta Colombiana Editorial S.A., 1997), 77-135; Carmen Mena García, *El oro del Darién: entradas y cabalgadas en la conquista de Tierra Firme (1509-1525)* (Sevilla: Centro de Estudios Andaluces. CSIC, 2011).

57 Al respecto se presenta este elemento como un gran diferenciador con relación a otros sistemas militares dentro del mismo imperio como lo fue el caso italiano. Allí se desplegaba toda una estructura de mando con tareas puntuales y jerárquicas: un general, maestre de campo, sargento mayor y su ayudante, capitanes, alféreces, sargentos y cabos de escuadra entre otros oficios. Ver: Bernardo de Vargas Machuca, *Milicia y descripción de las Indias* (Bogotá: Banco Popular, 2003), 33-34. Tal jerarquización no se trasladó a América hasta la creación de las compañías de presidio, que adaptaron su estructura de mando según la de los tercios. Ver: Juan Marchena Fernández, *Ejército y milicias en el mundo americano*, 63.

58 Sobre Tierra Firme: Alonso de Ojeda y Juan de la Cosa recorrieron Venezuela y Guajira; Vicente Yáñez Pinzón y Diego Lope exploraron la Guayana y Brasil; Peralonso Niño y Cristóbal Guerra, Araya y costa de las perlas. Finalmente, Rodrigo de Bastidas y La Cosa, Urabá. Uno de los primeros casos documentados fue la expedición comandada por Cristóbal Guerra, a quien en 1501 se le ordenó devolver a los indios traídos desde Cumaná para pescar perlas. Ver: Enrique Otte, *Cedulario indígena venezolano (1501-1812)* (Caracas: Universidad Católica Andrés Bello-Instituto de Investigaciones Históricas, 1977), 11-13.

59 Durante gran parte del siglo XVI no fue necesaria la introducción masiva de novedades técnico-mecánicas al Nuevo Mundo en tanto había una copiosa población nativa que las compensaba, sin embargo, la gran baja demográfica indígena implicó una caída abrupta en la disponibilidad de energía, forzando la introducción de mano de obra sustituta, como serían los esclavos africanos. Algunas consideraciones al respecto pueden hallarse en: Ruggiero Romano, «De la población como fuente de energía», *Mecanismos y elementos del sistema económico colonial americano, siglos XVI-XVIII* (México: FCE-CM, 2004), 35-78; Juan Villamarín y Judith Villamarín, «El trabajo indígena, su papel en la organización social y política

tivas—, en especial durante el gobierno de Diego Colón y la gran baja demográfica isleña.⁶⁰ Para ello, se creó la difusa y escueta distinción de «caribes», que debido a sus prácticas antropófagas eran susceptibles de reducirse a servidumbre,⁶¹ lo que se normalizó mediante Real provisión el 29 de agosto de 1503. Para 1509 se aprobó también someter a los lucayos, y desde 1512, ciertos grupos humanos asentados en zonas específicas de Tierra Firme.⁶²

Como consecuencia, las entradas o cabalgadas en Tierra Firme, con el fin de capturar mano de obra y coaccionar unos in-

prehispánica y colonial». En: Marcello Carmagnani, Alicia Hernández Chávez y Ruggiero Romano (Coord.), *Para una historia de América Vol. III. Los nudos (2)* (México: FCE - Colmex, 1999), 13-72.

60 La curva de decrecimiento en La Española fue completamente acusada, al menos, hasta 1520. Ver: Sheburne F. Cook y Woodrow Borah, *Ensayos sobre historia de la población: México y el Caribe* (México: Siglo XXI, 1997), 359-388. Sobre el colapso demográfico indígena en las Antillas, ver: Esteban Mira Caballos, *Las Antillas Mayores, 1492-1550*.

61 Este fue un argumento central en las justificaciones castellanas para someter a los nativos. Al respecto, el dominico Francisco de Vitoria, enlazado a la Escuela de Salamanca, generó un nutrido debate. Sus argumentos de basaban en que la práctica del canibalismo, encierra en sí otras conductas expresamente prohibidas por la religión cristiana: el homicidio y la profanación del cadáver. Su quinta conclusión a dicha disertación afirma: «...los príncipes de los cristianos pueden hacer la guerra a los bárbaros por que se alimentan de carnes humanas y por que sacrifican hombres. Se prueba, en primer lugar, si comen o sacrifican inocentes, por que los pueden defender de aquella injuria. Según aquello: aparta a los que son conducidos a la muerte, etc. [...] Ellos mismos no se pueden defender; por lo tanto, los príncipes pueden defenderlos. Y no vale decir que ellos no lo piden, ni quieren este auxilio; ya que es lícito defender al inocente, aunque el mismo no lo pida, es más, incluso si lo rehúsa, máxime cuando sufre injuria, en la cual no puede renunciar a su derecho, como se da en el caso propuesto. En efecto, alguien no puede dar a otro el derecho de que lo asesine, ya sea para alimentarse, ya sea para sacrificarlo». Ver: Francisco de Vitoria, «Fragmento sobre si es lícito guerrear a los pueblos que comen carnes humanas o que utilizan víctimas humanas en los sacrificios». En: Felipe Castañeda (Comp.), *Francisco de Vitoria. Relección sobre la templanza o del uso de las comidas & fragmento sobre si es lícito guerrear a los pueblos que comen carnes humanas o que utilizan víctimas humanas en los sacrificios* (Bogotá: Ediciones Uniandes, 2007).

Sobre la aplicación de esta argumentación teórica en el caso del interior neogranadino puede consultarse: Álvaro Félix Bolaños, *Barbarie y canibalismo en la retórica colonial. Los indios pijaos de Fray Pedro Simón* (Bogotá: Cerec, 1994).

62 Esteban Mira Caballos, *Indios y mestizos americanos en la España del siglo XVI* (Madrid-Frankfurt: Iberoamericana-Vervuert, 2000), 51.

cipientes intercambios comerciales⁶³ fueron comunes. Mediante esta práctica, además de captar metales preciosos, también se proveía el abastecimiento de las huestes o compañías durante sus expediciones en territorio hostil. Por ello, estas expediciones solo adelantaron a los nativos en menor escala lo que serían los horrores posteriores,⁶⁴ pues a medida que se identificaban recursos sensibles de ser explotados, se generaron asentamientos permanentes en el continente. Fue este el caso del hallazgo de ostiales⁶⁵ en las islas de Cubagua y posteriormente Margarita, que resultó en la autorización regia para guerrear y contratar con los indios de Tierra Firme, en la cual participaron el tesorero de Cubagua Martín de Ochandiano, y vecinos de La Española, San Juan y Cuba, para armar y hacer entradas contra los «caribes» que estaban de guerra.⁶⁶ Estas disposiciones se vieron reforzadas por las *Leyes de Granada* en 1526, las cuales institucionalizaron el tráfico humano *caribe*.⁶⁷

63 Durante los primeros intercambios, los castellanos denominaron rescate a los despojos y saqueos que realizaban sobre las poblaciones nativas. Ante la polémica suscitada sobre la legitimidad de su dominio sobre las Indias y sus excesos, los dominicos apelaron al derecho natural para la defensa a los aborígenes. El tratadista Juan López de Palacios Rubio defendió que la donación papal como poder terrenal emanado de Cristo a través del pontífice, por lo que generó un documento jurídico-teológico, el cual conminaba a los indígenas a someterse al «yugo de la Iglesia y Su Majestad» bajo amenaza de ser devastados, esclavizados y todos sus bienes capturados. Se leyó —en algunas ocasiones simbólicamente—, por primera vez en 1513 por Pedrarias Dávila, y continuó su uso hasta 1573. Ver: Georg Friederici, *El carácter del descubrimiento y de la conquista de América* (México: FCE, 1987), 452-461.

64 En Cartagena, se presentaron las expediciones de Juan de Ojeda y Rodrigo de Bastidas, Cristóbal Guerra y Juan de la Cosa, Alonso de Ojeda y Diego de Nicuesa y Gonzalo Fernández de Oviedo. Ver: Pedro Julio Dousebes, *Cartagena de Indias, plaza fuerte* (Bogotá: Ministerio de Guerra, 1948), 15-17.

65 Las perlas fueron un factor importante durante la negociación de las capitulaciones de Santa Fe. Desde 1512 el rey Fernando otorgó licencias a los vecinos de La Española y San Juan para pescar y rescatar allí, y a pesar de los intentos de los dominicos de entregar dicho monopolio a Diego Colón, en 1519 se otorgó al mercader burgalés García de Lerma. Ver: María Emelina Martín Acosta, «La importancia de las perlas en el Descubrimiento de América», *Anuario de Estudios Atlánticos* n.º 57 (2011): 240-242.

66 Real cédula a Martín de Ochandiano, 29 de noviembre de 1527. Ver: Enrique Otte, *Cedulario indígena venezolano (1501-1812)*, 23.

67 Mira Caballos ha calculado que para 1527, solo un año después, ya se habían realizado al menos 8 rescates. Esta situación fue inestable, pues en 1531 se intentó

A partir de la década de 1530 se sucedieron intentos estatales de controlar estos excesos, tanto por parte del papado,⁶⁸ como de la Corona mediante las ordenanzas conocidas como las *Leyes Nuevas* de 1542 — que abolían la esclavitud independiente de la causa originaria (guerra, rebelión o rescate)—.⁶⁹ Estos intentos de mejorar el trato que recibían los aborígenes coincidieron con el inicio de las primeras fundaciones en Tierra Firme, pero sus efectos fueron bastante limitados y reducidos, en tanto la resistencia indígena frente a los castellanos, tras décadas de experiencias de negativas, se había radicalizado.

Valga señalar que la aparición de los primeros focos urbanos permanentes no modificó ni erradicó rápidamente las prácticas de trata humana ya descritas, lo que por supuesto, generó un patrón de comportamiento en los aborígenes al momento de interactuar con las bandas de europeos que deambulaban por toda la región. Por tanto, si bien las zonas costeras eran en gran medida controladas por los conquistadores, las interiores eran un espacio completamente adverso y peligroso para ellos. Por consiguiente, y retomando la idea de la doble insularidad de los asentamientos americanos —completamente rodeados por el mar al exterior, y

legislar a favor de la protección de los indígenas pretendiendo una prohibición de la captura de indios sin excepciones, lo que generó gran resistencia por parte de las élites de Cubagua forzando la reimplementación de la esclavitud hacia 1535. Ver: Esteban Mira Caballos, *Indios y mestizos americanos en la España del siglo XVI*, 24-34.

68 La presión de la corriente indigenista liderada por los dominicos había logrado tener eco y repercusión en Europa. Incluso el papa Pablo III en 1537 mediante la bula *Sublimis Deus* expresó: «...Los mismos indios, como verdaderos hombres que son, no solo son capaces de recibir la fe cristiana sino que, según se nos ha informado, corren con prontitud hacia la misma. Determinamos y declaramos por las presentes letras que dichos indios y todas las gentes que en el futuro llegasen al conocimiento de los cristianos, aunque vivan fuera de la fe cristiana pueden usar, poseer y gozar libre y lícitamente de su libertad y del dominio de sus propiedades, que no deben ser reducidos a servidumbre y que todo lo que se hubiese hecho de otro modo es nulo y sin valor». Disponible en línea: <https://doctrina.vlex.com.mx/vid/bula-sublimis-deus-pablo-706831169>.

69 Al referirse a las pesquerías de perlas se mandó que fueran realizadas por voluntarios, ya fuesen negros o indios esclavos. Ver: Antonio Muro Orejón (Edición, estudios y notas), *Leyes Nuevas de 1542-1543* (Sevilla: EEHA, 1961), 39-40.

una población hostil al interior—,⁷⁰ Arturo Sorhegui D'Mares se refirió a la situación de Santa Marta⁷¹ —primera ciudad permanente de Tierra Firme bajo control castellano⁷² en el Caribe—,⁷³ pero bien podría aplicarse al grueso de las factorías fundadas en el periodo. Tal apreciación permite dimensionar el nivel de precariedad en el que se desenvolvía la cotidianidad de los primeros colonos, pues la activación del *hinterland* de sus asentamientos costeros era sumamente inestable debido a su vulnerabilidad, por lo que gran parte de los bastimentos necesarios debían ser adquiridos por fuera.

Esto generó un círculo vicioso: se requería una mayor densidad poblacional que permitiera asegurar su posición, y nutrir huestes y compañías lo suficientemente numerosas y poderosas para incursionar en el corazón de los territorios enemigos, pero el aumento de habitantes era proporcional a los víveres necesarios para la subsistencia de la colonia. La respuesta, a medida que se ejecutaban operaciones militares, fue repartir a los nativos sometidos para retribuir méritos militares mediante encomiendas,⁷⁴ lo

70 Pierre Chaunu, *Sevilla y América. Siglos XVI y XVII* (Sevilla: Universidad de Sevilla, 1983), 135; Mario Hernández Sánchez-Barba, *El mar en la historia de América* (Madrid: Mapfre, 1992), 160.

71 Arturo Sorhegui D'Mares. «Santa Marta y la Tierra Firme en la órbita de la política colonial española». Jorge Enrique Elías Caro (ed.), *Santa Marta, del olvido al recuerdo: Historia económica y social de más de cuatro siglos* (Santa Marta: Unimagdalena, 2010), 27-28.

72 Los primeros asentamientos en la región suroccidental de Tierra Firme correspondieron a una serie de rancherías para la extracción perlífera. Así, las primeras ciudades de Venezuela se localizaron en Cumaná (Nueva Córdoba, 1523) y Nueva Cádiz (Santiago de Cubagua, 1526). Sin embargo, este territorio quedó bajo control de los Welser (Bélzares) —banqueros alemanes al servicio del Emperador Carlos—, mediante el Contrato de Madrid o Venezuela (1528) en que se les capituló el derecho para explorar y explotar de Venezuela, también llamada *Klein-Venedig*. Según C. H. Haring «pudo deberse a la mayor competencia y organización mercantil de los alemanes y flamencos, así como por los compromisos de abrirles camino a las Indias a cambio de su apoyo financiero». Ver: Ramón Carande, *Carlos V y sus banqueros*, Tomo I (Barcelona: Crítica, 1977), 266.

73 La ciudad de Panamá, que sería anterior a Santa Marta, se estableció en el litoral pacífico del istmo en 1519. Sobre el desarrollo de las poblaciones del istmo puede consultarse: Alfredo Castillero Calvo, *Historia general de Panamá, Vol. I.* (Panamá: Comité Nacional del Centenario, 2004).

74 Costumbre castellana originada del periodo tardo imperial romano, cuando un grupo de *encomendados* o *patrocinados* buscaban asociarse a un señor que los

cual restaba capacidades bélicas a los indígenas en términos de potencial demográfico, y permitía atender tareas de cultivo, ganadería, minería, y otra gran variedad de actividades. No obstante, esta no fue una solución definitiva, pues era común que estos se rebelaran, lo que traía consecuencias negativas en la producción de elementos vitales para la subsistencia de los asentamientos, así como sus mismos canales de redistribución y comercialización en un espacio muchísimo más amplio.

Así, asegurar la disponibilidad de alimentos, se convirtió en un problema fundamental para la continuidad de la presencia española, por lo que se debió recurrir a su compra y envío desde los núcleos ya estables, que no serían otros que las Antillas Mayores. Esto como resultado de que los colonos no generaron vínculos de pertenencia con el territorio, mostrando un completo desinterés en trabajar la tierra, solo asociándose a los gobernadores o capitanes en busca de un beneficio inmediato, por lo que se privilegiaron las *razzias*, rescates y cabalgadas como motor económico.

Un ejemplo bastante pertinente sería el proceso de fundación samario,⁷⁵ pues gran parte de los primeros réditos debieron cubrir los altísimos gastos expedicionarios y de alimentación, los cuales se consideraron injustos, excesivos y, sobre todo, manipulados por

protegiera dando paso a la encomendación personal. Durante la baja Edad Media evolucionó como una cesión temporal o vitalicia de un dominio, por lo que quien la asumía debía encargarse de su *guarda, commenda y deffensione*. Ver: Luis G. de Valdeavellano, *Curso de Historia de las Instituciones Españolas* (Madrid: Alianza Editorial, 1968), 137-140, 339-350 y 522-523.

En las Indias tal institución mutó, pues era una relación personal en la que el encomendero debía proveer la defensa para los indígenas encargados, así como su instrucción religiosa. En contraprestación le era lícito demandar de ellos un beneficio económico. Ver: José María Ots Capdequí, *El Estado español en las Indias*, 25-26.

Sobre su proceso de adaptación en el espacio antillano puede consultarse: Esteban Mira Caballos, «Los orígenes de los repartimientos y las encomiendas indianas: algunas reflexiones», *Las Antillas Mayores, 1492-1550*, 13-30.

75 Fue encargada a un sexagenario armador asentado en Santo Domingo, Rodrigo de Bastidas, mediante capitulación en 1521, en la que se le otorgó jurisdicción entre el río Magdalena y el cabo de la Vela. La fundación se ejecutó en 1525. Sobre el devenir histórico de Santa Marta puede consultarse la obra clásica de Ernesto Restrepo Tirado, *Historia de la provincia de Santa Marta. Parte I* (Imprenta y librería de Eulogio de las Heras y Sierpes 13, 1929).

Bastidas.⁷⁶ Así, la llegada de más pobladores y crecimiento de la ciudad de ninguna manera solucionó los problemas estructurales de abastecimiento, al contrario, hizo crítica la situación: dependencia comercial frente a Santo Domingo e incluso a Canarias,⁷⁷ pocos vecinos, y sin pretensiones de establecerse permanentemente ni ejercer la agricultura o ganadería, forzando la apertura de varias fronteras e instauración del sistema de encomienda⁷⁸ para asegurar el aprovisionamiento de los asentamientos. Todo esto en medio de una población indígena cada vez más hostil, a la cual se pretendía desarticular mediante la supresión de sus recursos alimenticios —como parte de un enorme esfuerzo estratégico para reducir su resistencia activa—,⁷⁹ pero afectando también la disponibilidad de víveres para la contraparte europea, ya fuese por retaliación indígena aplicando la misma táctica o por apropiación de los cada vez más escasos recursos nativos.

Pocos años más tarde, en 1533, Pedro de Heredia dirigió la fundación de Cartagena de Indias,⁸⁰ tras lo cual extendió las ca-

76 Fue precisamente este el origen del amotinamiento que terminó hiriendo al gobernador y que finalmente desembocaría en su muerte. Ver: Jorge Orlando Melo, *Historia de Colombia. El establecimiento de la dominación española* (Bogotá: Imprenta Nacional de Colombia, 1996), 107-135.

77 Tras el nefasto incendio que sufrió Santa Marta en 1531, se enviaron bastimentos desde Canarias. También hubo cierto tráfico de esclavos, vino y brea que no siempre era legal. A partir de 1535 la influencia canaria aumentó con la presencia de armadores y comerciantes, incluso Pedro Fernández de Lugo y Valdés era adelantado de Canaria, gobernador de Tenerife y la Palma, así como capitán general de África. Ver: José Luis Machado Carrilla. «Génesis y configuración de la familia canaria durante el emporio del azúcar (ss. xvi-xvii)». Francisco Morales Padrón (Coord.), *xvi Coloquio de Historia Canario-Americana 2004: Actas* (España: Cabildo Insular de Gran Canaria, 2006), 1383-1397.

78 Sobre el proceso de instauración y consolidación de las encomiendas en la región de Tierra Firme puede consultarse: Lola G. Luna, *Resguardos coloniales de Santa Marta y Cartagena y resistencia indígena* (Bogotá: Banco Popular, 1993).

79 Estas estrategias fueron comunes durante el periodo de conquista. En nuestra región de interés, ya se había aplicado esta táctica en 1529, al destruir 30 000 fanegadas de maíz como represalia dirigida por García de Lerma sobre las poblaciones del valle de Coto, en la gobernación de Santa Marta. Ver: Jorge Orlando Melo, *Historia de Colombia. El establecimiento de la dominación*, 113-114.

80 La población nativa que se asentaba en una pequeña aldea ubicada en el último repliegue de la bahía llamada Calamari o Caramari, abandonó sus viviendas, por lo que Pedro de Heredia al mando de sus hombres avanzó en dirección a Turbaco, donde sometió a sus habitantes, y replicó la operación militar contra el cacique Carex en Tierrabomba logrando el control absoluto de la bahía. Ver:

balgadas al interior del territorio, por lo que las rapiñas maximizaron su alcance. Desde allí se realizaron entradas sobre los cauces del Magdalena y a través de su afluente el Cauca, al Sinú y Atrato, que condujeron al hallazgo de ricos ajuares funerarios, descubrimientos que también se habían realizado en la jurisdicción samaria desde 1529 según informó García de Lerma,⁸¹ pero que en el caso cartagenero fueron más duraderos y de mayores provechos.⁸² Aun así, las líneas de expansión proyectadas por Heredia al sur en busca de las fuentes auríferas en «Panzenú» (sabanas de Ayapel) y «Zenufana» (Antioquia) debieron abandonarse y la hueste replegarse debido a la hostilidad nativa y la falta de canales de aprovisionamiento,⁸³ por lo que también debió recurrir al saqueo y apropiación de los bastimentos indígenas.⁸⁴

De esta primera experiencia de asentamiento, exploración y conquista al interior puede entonces sustraerse una primera conclusión: el vital rol de las líneas logísticas de abastecimiento para la viabilidad y capacidad de mantener una operación bélica, e incluso un proyecto fundacional.⁸⁵ Esta sería una de las mismas dificultades que décadas después debieron enfrentar los oficiales reales de Cartagena para asegurar la operatividad de la escuadra de galeras, y sobre las cuales interesa señalar el desarrollo econó-

Eduardo Lemaitre, *Historia general de Cartagena*, Tomo I (Bogotá: Banco de la República, 1983), 41-53.

81 Germán Colmenares, *Historia económica y social de Colombia, 1537-1719* (Bogotá: Universidad del Valle, 1973), 4-6

82 Según cálculos de Eduardo Lemaitre, los célebres sepulcros del Sinú aportaron a Heredia 6000 ducados, mientras que a la hueste de Cortés solo correspondieron unos 1000 y a la de Pizarro no más de 4400. Ver: Lemaitre, *Historia general de Cartagena*, Tomo I, 71.

83 Eduardo Lemaitre, *Breve Historia de Cartagena de Indias, 1501-1901* (Bogotá: Cámara de Representantes, 1986), 30.

84 Este fue uno de los cargos que se investigaron durante el primer juicio de residencia de Heredia. Ver: AGI, JUSTICIA, 526.

85 Este aspecto fundacional y reorganización geoespacial en la región Caribe se ha beneficiado de importantes aportes realizados por Marta Herrera Ángel, «El poblamiento en el siglo xvi. Contrastes entre el Caribe y el interior andino», *Boletín Cultural y Bibliográfico* Vol. 44, n.º 75 (2007): 57-88; «Transición entre el ordenamiento territorial prehispánico y el colonial en la Nueva Granada», *Historia crítica*, n.º 32 (2006): 119-153; «Desaparición de poblados caribeños en el siglo dieciséis», *Revista Colombiana de Antropología*, n.º 34 (1998): 124-165.

mico de la región, que pasó a redirigir parte de sus productos a la manutención de los guardacostas.

Regresando al contexto de general, es importante resaltar el impacto de los avances castellanos al interior de los Andes, pues una serie acontecimientos a miles de kilómetros al sur entraron a modificar todo el entramado social que los colonos estaban instaurando en sus incipientes centros urbanos: la llegada de Pizarro y Almagro al *Tahuantinsuyo*.⁸⁶ El sometimiento de los incas, y la captura de sus tesoros, supuso un polo de atracción muy poderoso para los ibéricos que habían pasado a las Indias con esperanzas de un rápido enriquecimiento, así como la posibilidad de ascenso social, por lo que muchos de ellos abandonaron sus residencias con el propósito de viajar al Imperio Inca y gozar de la suerte de los primeros conquistadores. Esta reubicación del potencial demográfico marcaría la adaptación y evolución de los modelos económicos castellanos en el Circuncaribe sur —especializados en la trata humana, rapiña de los recursos indígenas y unas pocas actividades extractivas, como la pesquería de perlas—. Y, aunque es cierto que su impacto fue generalizado y dio paso a una metamorfosis completa en la región, su alcance fue dispar, siendo los espacios extremos de Tierra Firme los mayores afectados.

Los más acelerados efectos a corto plazo se visualizaron en el istmo de Panamá, que se consolidó en función del Perú a lo largo de la década de 1530 e inicios de 1540.⁸⁷ Allí, la economía presenció un vuelco completo enmarcado en la baja poblacional indígena, y por tanto en la explotación perlífera y argentífera de la que era mano de obra, por lo que los escasos provechos económicos, y la carestía generalizada conllevó al despoblamiento de sus frágiles asentamientos. Sin embargo, el ingente trasegar de quienes pretendían llegar al Perú suplió rápidamente el decrecimiento de habitantes —así fuesen población flotante—, lo que a su vez creó una demanda constante que se satisfizo mediante el desarrollo agrícola y ganadero, estimulando la afluencia de

86 Carmen Bernand y Serge Gruzinski, *Historia del Nuevo Mundo. Del Descubrimiento a la Conquista. La experiencia europea, 1492-1550* (México: FCE, 1996), 399-438.

87 Pierre Chaunu, *Sevilla y América. Siglos XVI y XVII*, 141.

comerciantes que se encargaban de interconectar los centros de producción y expendio. Este sería el origen del modelo económico ístmico, completamente enfocado al sector terciario, es decir, la prestación de servicios, y que incluso se mantiene hasta la actualidad beneficiado por su inigualable posición articuladora de los espacios interamericanos, y también como salida directa al Atlántico y Pacífico.⁸⁸

Mientras tanto, en el polo oriental de Tierra Firme, la gobernación de Santa Marta experimentó una situación diametralmente opuesta. Los 200 hombres remitidos por la Corona para repoblarla, por cuenta del gobernador García de Lerma, rápidamente desertaron pretendiendo llegar al Perú, cuyo descubrimiento incendió los imaginarios colectivos con promesas de abundancia y opulencia, en lugar de las penurias que soportaban. La mayor de estas expediciones, que aspiraba llegar a territorio inca por tierra, culminó con la ocupación del territorio muisca tras remontar el río Grande la Magdalena.⁸⁹ Curiosamente, para 1539, el obispo samario, Juan Fernández de Angulo, había comparado la situación de los habitantes de la ciudad que esperaban las noticias de Jiménez de Quesada con la de «condenados a galeras», al referirse a la escasa esperanza que albergaban sobre su situación actual.⁹⁰ Tal fue la opinión de fray Tomás Angulo en 1535, cuando solicitó al Consejo de Indias no enviar más cristianos, sino lle-

88 Alfredo Castellero Calvo, *Economía terciaria y sociedad. Panamá siglos XVI y XVII* (Panamá: Impresora de la Nación, 1980), 7-14.

89 Desde las autoridades mayores se buscó alcanzar los territorios incas y participar en el reparto de riquezas, pero tras 18 meses de expedición por el Magdalena con poco provecho material, y muchos costes humanos, se debió regresar al punto de partida. Luego se proyectó una nueva incursión dirigida por Gonzalo Jiménez de Quesada, quien desconoció el aporte samario tras la muerte del gobernador Fernández de Lugo, originando una nueva unidad jurídico administrativa que terminaría englobando los primeros asentamientos costeros. Sobre el impacto de la llegada de Pizarro al Perú en la gobernación de Santa Marta, ver: Jorge Orlando Melo, *Historia de Colombia. El establecimiento de la dominación española*, 120; Arturo Sorhegui D'Mares, «Santa Marta y la Tierra Firme en la órbita de la política colonial española», 30.

90 Germán Colmenares, «La aparición de una economía política de Las Indias», *Ensayos de historia económica de Colombia* (Bogotá: Legis-Academia Colombiana de Ciencias Económicas, 1990), 4.

vase los que allí habitaban pues «estaban perdidos y morían de hambre»⁹¹ (ver Gráfica V).

Este proceso de migración desde Tierra Firme en dirección al Perú tuvo dos grandes consecuencias: la primera, de índole económica, debió ocasionar una baja en los precios de los bastimentos, —en tanto la demanda, proporcional al número de habitantes, tendió a decrecer—, por lo que estarían mejor cubiertas las necesidades de abastecimiento de los asentamientos, en tanto las pocas tierras que habían sido destinadas a la producción agropecuaria podrían suplir a los pobladores restantes; la segunda, de naturaleza táctica en términos militares, tendría un impacto negativo en la defensa del territorio, pues menos habitantes significaba una menor cantidad de hombres obligados a prestar el *auxilium* —servicio militar como vasallos— a la Corona.⁹² Esta doble tendencia generaría un importante parteaguas durante el decenio siguiente en tanto los asaltos de «corso-piratería»⁹³ francesa tomaron ventaja de las escasamente guarnecidas posesiones castellanas en los litorales sur del Circuncaribe.

En Tierra Firme esta situación se inauguró con el asalto del corsario francés de origen flamenco François de la Roque Sieur de Roberval (Roberto Baal)⁹⁴ durante 1544 a Santa Marta, que al encontrarse abandonada por sus vecinos y no pagar el rescate exigido, fue saqueada e incinerada, destruyendo todo lo que pu-

91 Álvaro Ospino Valiente, *El drama urbano de Santa Marta durante la dominación española* (Bogotá: Ministerio de Cultura, 2002), 39.

92 Javier Barrientos Grandon, *El gobierno de las Indias*, 195-198.

93 Aunque se establece una clara diferencia entre el corso y la piratería a partir de las patentes otorgadas por diversas Coronas, por lo común estas tareas las desempeñaban los mismos individuos en función de los periodos de paz u hostilidad. Por ello se ha optado por abordar este fenómeno de asaltos a las embarcaciones castellanas de una manera amplia, siguiendo el concepto corso-piratería propuesto por: Leopoldo Daniel López Zea, *Piratas del Caribe y Mar del Sur en el siglo XVI (1497-1603)* (México: UNAM, 2003).

94 En 1541 había sido comisionado por el rey de Francia para explorar Terranova (Canadá), por lo que fue nombrado virrey y teniente general al liderar un fallido intento de asentamiento en el río San Lorenzo. Durante sus preparativos para llevar socorros a su teniente, entró en contacto con el piloto Juan Álvarez, quien prometió conducir a los franceses a Cartagena y así culminar su venganza contra el teniente cartagenero Alonso Bejínés. Ver: Leopoldo Daniel López Zea, *Piratas del Caribe y Mar del Sur en el siglo XVI (1497-1603)*, 43-49.

dieron (embarcaciones, cultivos, etc.),⁹⁵ y de allí pasaron a Cartagena, que también lograron conquistar y obtener un cuantioso botín y rescate calculado en 200 000 pesos de buen oro por fray Pedro Simón,⁹⁶ equivalentes a 330 882 pesos.

Quizá influido profundamente por esta presión sobre las poblaciones costeras, así como las posibilidades que aportaban las líneas de expansión al interior —nuevas tierras y mano de obra indígena en plena distribución entre los nuevos vecinos—, se presentó también una migración interna y fundación de nuevos asentamientos a lo largo de los ejes fluviales del Magdalena-Cauca y Chagres. Sin embargo, la movilidad de productos y personas no era sencilla, dichos ríos se caracterizaban por sus regímenes irregulares sujetos a crecientes fortuitas, desembocaduras con grandes bancos de arenas y cauces que limitaban el calado de las embarcaciones.⁹⁷ A pesar de esto, Cartagena y Santa Marta se vieron muy favorecidas al compartir como límite el río Magdalena, arteria fluvial y única vía que enlazaba el Caribe con las jurisdicciones del interior. A este tráfico con el Nuevo Reino de Granada, se vincularon algunos encomenderos de la región valiéndose de sus indígenas como bogas para las canoas que conducían todo tipo de productos y mercancías, así como pasajeros durante este periplo.⁹⁸

Así, la consolidación de Tierra Firme, favorecida por la colonización de sus espacios interiores e inicio de las tareas productivas y extractivas, logró satisfacer la demanda interna y estimular el comercio de excedentes a escala regional. Esto perfiló unos

95 Arturo E. Bermúdez Bermúdez, *Piratas en Santa Marta. Piratas que atacaron la provincia de Santa Marta* (Santa Marta: Kimpres, 1991), 160.

96 Eduardo Lemaitre, *Historia general de Cartagena*, Tomo I, 133.

97 Al respecto Castellero Calvo ha resaltado la característica colonial de la poca densidad poblacional a lo largo de los principales ríos americanos (Amazonas y San Francisco en Brasil; Paraguay-Paraná y Orinoco). Ver: Alfredo Castellero Calvo, *América Hispana. Aproximaciones a la Historia Económica* (Panamá: Ediciones Nari, 1983), 53-54.

98 Antonio Ybot León, *La arteria histórica de la Nueva Granada* (Bogotá: ABC, 1952); María del Carmen Borrego Plá, «Mompox y el control de la boga del Magdalena», *Temas Americanistas* n.º 4 (1984): 1-9; Arnovy Fajardo Barragán, «Los inicios de la navegación por el río Magdalena en el periodo colonial: la boga indígena de los siglos xvi y xvii», *Credencial Historia* n.º 284 (2013). Disponible en línea: <http://www.revistacredencial.com/credencial/historia/temas/los-inicios-de-la-navegacion-por-el-rio-magdalena-en-el-periodo-colonial-la-boga>.

primigenios circuitos mercantiles y aseguró el abasto y mantenimiento de las principales ciudades de la región, al tiempo que brindaba a la Real Hacienda los ingresos que esperaba después de la inversión realizada sobre el proyecto colonizador.⁹⁹

Ahora, es importante resaltar de qué manera la Real Hacienda obtenía sus recursos, y cómo se desarrolló y evolucionó la estructura administrativa para su manejo racional. Estas nociones son necesarias, pues a partir de ellas se comprende cómo, respaldado por el desarrollo material en la técnica y tecnología naval, se pretendió configurar un derrotero marítimo que enlazara la península con el Caribe, como epicentro de la conquista y colonización americana. En el siguiente apartado se caracterizan las diversas rentas que componían el patrimonio regio, y cómo se efectuaba su recolección.

SISTEMA FISCAL

Los proyectos emprendidos por la Corona tenían entre las variables que los condicionaban, el presupuesto que pudiera destinar a su ejecución, lo cual limitaba o impulsaba su realización. Por esto, es pertinente indagar sobre las capacidades fiscales reales de las cuales se disponían, así como comprender cómo se estructuraba el sistema de recolección que nutría el erario regio, pues no se podía disponer de patrimonios privados a voluntad.¹⁰⁰

Las rentas autónomas del príncipe, se asociaban a sus dominios territoriales —a los cuales se agregaron los beneficios por bienes vacantes y tierras incultas—, y los impuestos directos o indirectos que gravaban la riqueza. Esta hacienda, denominada ordinaria, dependía de las regalías regias,¹⁰¹ y puede agruparse en

99 Una valoración sobre estos aspectos de inversión y beneficio en una perspectiva diacrónica amplia, puede hallarse en: Antonio Miguel Bernal, *España, proyecto inacabado. Costes/beneficios del Imperio* (Madrid: Fundación Carolina - Marcial Pons, 2005).

100 Miguel Artola, *La Hacienda del Antiguo Régimen* (Madrid: Alianza, 1982), 11-13.

101 Derechos inherentes y exclusivos del soberano como impartir justicia, declarar la guerra y paz, acuñar moneda.

dos grandes líneas de captación. Primero, aranceles mediante el sistema aduanero —regulación mercantil que enlaza con el pretendido espacio de exclusividad ya mencionado—, que definía el comercio entre el reino y otras monarquías trazando una política mercantil (puertos secos y de mar),¹⁰² y estancar frutos, lo cual establecía un privilegio por parte de la Corona —monopolio al eliminar la competencia—, sobre la producción y venta de ciertas mercancías llamadas las *siete rentillas* (salinas,¹⁰³ naipes, azogue, quinto y millón de la nieve, plomo, azufre y pólvora).¹⁰⁴ Y, en segunda instancia, comprendía también los impuestos que pagaba la población, aunque no se distribuía de manera equitativa ni uniforme sobre los diversos estamentos sociales,¹⁰⁵ recayendo sobre la población libre —servil y semiservil— no sometida a los poderes territoriales, a la cual se denominó como «pecheros».¹⁰⁶

102 Impuestos indirectos que gravaban el tránsito, tráfico y venta de mercancías. En ocasiones los reyes los enajenaron a señores y municipios. Al parecer fue la pervivencia del *portorium* o *teloneum*, tributo romano-visigodo sobre aduanas. Durante la reconquista fueron nombrados según el lugar donde se percibían (puertos terrestres o marítimos). Ver: Luis G. de Valdeavellano, *Curso de Historia de las Instituciones Españolas*, 604-605.

103 La renta de las salinas fue promulgada por Alfonso XI en 1338, y fue el primer estanco. Se reforzaría mediante acopios —cuotas de consumo obligatorio— repartidos, pero al parecer no fue aplicado.

104 Miguel Artola, *La Hacienda del Antiguo Régimen*, 53-54.

105 La obligación de contribución no era uniforme a todos los súbditos ni estamentos sociales, por lo que el reparto de las cargas públicas fue desigual. El clero, y la nobleza, por ejemplo, estaban exentos de este tipo de contribuciones. La extensión de estos privilegios terminó por consolidar a los *excusati* o excusados, más tarde llamados «paniaguados». Ver: Luis G. de Valdeavellano, *Curso de Historia de las Instituciones Españolas*, 587-589.

106 Esta voz se consolidó durante el periodo tardo medieval, y hacía alusión directa al pago genérico de una serie de rentas e impuestos llamados «pechos» o «pechas». Etimológicamente se originó de la derivación de *pectum* o *pecta*, que en latín medieval significa tributo o gabela. Ver: Luis G. de Valdeavellano, *Curso de Historia de las Instituciones Españolas*, 589.

Estas gabelas se asociaban al pago de martiniega y marzagda,¹⁰⁷ moneda forera,¹⁰⁸ servicio y montazgo¹⁰⁹ y alcabalas.¹¹⁰

Sin embargo, era común que estos arbitrios que correspondían al monarca se enajenaran o comprometieran como resultado de su cesión a particulares —iglesias, monasterios, señores, etc.—, quienes pasaban a gozar de estos recursos como rentas privadas. Por ello, durante la Baja Edad Media el patrimonio regio en León y Castilla tendió a disminuir,¹¹¹ lo que implicaba una sensible reducción en los presupuestos con los cuales debían sustentarse las actividades estatales.

Además, la Corona no se encargaba de la planificación y ejecución directa de la captación de impuestos, sino que era encomendada a terceros.¹¹² Así, desde el Alto Medievo se habían

107 Renta pagada al monarca en los territorios realengos, y que pasó a ser un impuesto de carácter público. Se le denominó así debido a que se saldaba el día de San Martín en el mes de marzo. Sánchez Albornoz la ha asociado con el *tributum quadragesimale*, un tributo cuaresmal de carácter territorial característico del Bajo Imperio Romano. Ver: Luis G. de Valdeavellano, *Curso de Historia de las Instituciones Españolas*, 600.

108 Contribución destinada a limitar la modificación de la ley de la moneda al ejercerse la regalía regia de su acuñación. Este proceso normalmente se cedía a los Concejos en términos municipales, y a los señores en sus Señoríos, y correspondía al Príncipe la diferencia entre el valor nominal de la moneda y el valor que en el mercado tenía el metal. Con este excedente o diferencia se costeaba el funcionamiento de las cecas reales, y el alcance engrosaba la Hacienda regia.

109 Gabela percibida por el uso y aprovechamiento de los montes y bosques. Por la utilización de pastos, se cobraba el *herbazgo*.

110 Impuesto local administrado por los Concejos. En 1342 se otorgó a Alfonso XI, y luego fue cedido a perpetuidad. En un principio consistía en el 5% de los elementos enajenados, pero posteriormente fue elevado a 10%. Ver: Miguel Artola, *La Hacienda del Antiguo Régimen*, 37-52.

111 Esto fue resultado de la práctica de la Corona de otorgar mercedes a sus partidarios, llegando a un punto álgido durante la guerra de sucesión protagonizada por Pedro I, el Justiciero o el Cruel (r. 1350-1369), quien recibía el apoyo de la baja nobleza y los judíos, y Enrique II de Trastámara, el Fratricida o de las Mercedes (r. 1369-1379), con respaldo de Francia y Aragón. Este último brindó grandes compensaciones a los mercaderes que lo apoyaron, lo que disminuía las rentas que podía obtener, por lo que dirigió una reestructuración del fisco. Ver: Bernard F. Reilly, *Las Españas medievales* (Barcelona: Península, 1996), 275-276.

112 Esta era una práctica de antigua data en la península, pues los Conde o Potestad sobre distritos específicos del Reino recaudaban las rentas, y las ingresaban en el tesoro real a cambio de un porcentaje de ellas. Los agentes recaudadores castellanoleonés eran llamados «merinos y sayones». En Aragón, Cataluña y

designado oficiales y agentes del fisco encargados de recaudar rentas específicas, las cuales terminaron nombrando los cargos creados (almojarifes, alcabaleros, dezmeros, portazgueros, etc.), y a los cuales en algunos casos correspondía también atender ciertos gastos públicos sufragados mediante el sistema de situados.¹¹³ A partir del siglo xiv se procedió a la subasta pública de estos cargos, por lo que la recaudación se desarrolló mediante arrendamiento,¹¹⁴ y sobre el medio de recolección solía implementarse el encabezamiento (acuerdo con los vecinos de un lugar o la totalidad de los vasallos para aportar un monto fijo por un periodo de tiempo establecido, y que podría llegar a hacerse perpetuo) y el repartimiento (una contribución proporcional a la riqueza de los tributantes).

Recapitulando, estos ingresos eran limitados, no solo porque las pujas realizadas y aceptadas en las almonedas eran menores a los rendimientos de las rentas captadas por los arrendadores —aunque proporcionaba un presupuesto fijo a la Corona, y su desembolso era por adelantado—, sino también por la práctica de cesión de rentas a particulares. Esto generó un déficit entre las cantidades a libre disposición del príncipe (hacienda ordinaria) y el monto requerido para financiar el funcionamiento del aparato estatal y sustentar sus políticas, lo cual forzó la búsqueda de apoyo en otras instancias con capacidades fiscales independientes, como el Reino y la Iglesia. Este aspecto visibiliza la característica pre-eminencial de la monarquía,¹¹⁵ y se refleja en el diálogo

Navarra se denominaron «merinos», «bayles» y «prebostes». Ver: Luis G. de Valdeavellano, *Curso de Historia de las Instituciones Españolas*, 595.

113 Era una transferencia fiscal, en la cual se trasladaba un monto estipulado de una renta puntual, para atender un gasto específico. Su nombre indica la calidad fija, permanente o «situada» de la consignación

114 Esta práctica continuó durante todo el periodo de los Austrias, y correspondió a Felipe V introducir un arrendamiento a escala provincial del conjunto de todas las rentas. Fernando VI sustituyó este sistema con el nombramiento de agentes especializados al servicio de la Corona a partir de 1749. Esto establece el hito de la consolidación de una hacienda pública con capacidad de gestión administrativa sobre la fiscalidad. Miguel Artola, *La Hacienda del Antiguo Régimen*, 17.

115 Término propuesto por Juan Vincens Vives en virtud de la situación de perpetua negociación con las élites locales, buscando granjearse su apoyo y sortear los diversos intereses en juego dentro de las monarquías en pleno proceso de centralización durante la Modernidad. Ver: Juan Vincens Vives, «Estructura administrativa

constante y búsqueda de acuerdos que granjearan al Príncipe el apoyo de terceros para atender sus presupuestos y gastos. Estos ingresos adicionales, denominados extraordinarios,¹¹⁶ eran bastante complejos de cuantificar, pues eran aleatorios y dependían del aval otorgado por el Reino en forma de «servicios» aprobados por las Cortes castellanas mediante la votación y concesión de subsidios excepcionales, o incluso del Papado, para acceder a ingresos como la bula de cruzada,¹¹⁷ décima o subsidio eclesiástico,¹¹⁸ excusado,¹¹⁹ etc.

Por supuesto, a medida que este esquema de captación fiscal se complejizaba, la Corona buscó controlar y cuantificar los procedimientos fiscales para lograr un manejo racional de sus recursos ordinarios y extraordinarios. Este sistema se considera plenamente establecido con los Reyes Católicos, quienes consolidaron las instituciones asociadas al erario, y lideraron una vigorosa actividad legislativa buscando limitar los fueros medievales mediante la organización municipal. Además, impulsaron la fundación de la Contaduría Mayor de Hacienda tras las Cortes de Madrigal (1476),¹²⁰ a la cual se le cargaron las tareas de asignación de

estatal en los siglos XVI y XVII», *Coyuntura económica y reformismo burgués y otros estudios de historia de España* (Barcelona: Editorial Ariel, 1968), 99-141.

116 Juan E. Gelabert, *La Bolsa del Rey. Rey, reino y fisco en Castilla (1598-1648)* (Barcelona: Crítica, 1997), 14.

117 Renta captada mediante limosnas para financiar los gastos bélicos contra el infiel. Se originó a partir de una bula con carácter voluntario. En Castilla la tasa fue de dos reales. Aunque Pablo IV la revocó en 1555, estas bulas no dejaron de venderse, y para 1560, Pío IV la reestableció. Alcanzó una gran importancia en las Indias, y era recolectada por eclesiásticos, aunque ingresados en la Hacienda real. Los tribunales de Santa Cruzada se regularon a principios del siglo XVII. Ver: Ismael Sánchez Bella, *La organización financiera de las Indias, siglo XVI* (México: Escuela Libre de Derecho-Miguel Ángel Porrúa Grupo Editorial, 1990), 22.

118 Correspondía a una décima de las rentas de los eclesiásticos. En la práctica se constituyó como un impuesto a los eclesiásticos, a pesar de su nominal inmunidad.

119 Su recolección fue concedida por Pío V en 1567. Consistía en la participación de la Corona en las rentas decimales al acceder al producto de la tercera casa decimera de cada parroquia. Luego se sustituyó por la primera, y su cobro inició en 1572 mediante concordia.

120 Se establecieron dos oficinas o contadurías: la de valores, encargada de administrar y contabilizar, y la de distribución, que aplicaba los recursos de la Hacienda. Ver: Miguel Artola, *La Hacienda del Antiguo Régimen*, 17.

cuotas a los contribuyentes mediante el repartimiento, así como la negociación sobre el medio más efectivo de captación fiscal, a saber, encabezar, arrendar o administrar directamente. A grandes rasgos, durante gobierno de los Austrias se privilegió encabezar o arrendar sus rentas, en lugar de estructurar todo un aparato de recolección fiscal por parte del Estado, lo que evitaba la tremenda carga logística que implicaba encargarse de su cobro.

No obstante, aunque diversos reinos compartían un mismo príncipe,¹²¹ en cada uno de ellos debían respetarse sus leyes, fueros y privilegios en virtud de la tradición jurídica denominada *Aeque Principaliter*.¹²² Por ello, esta descripción esbozada solo aplica a Castilla, como uno de los múltiples reinos reunidos en la unión dinástica de varias Coronas durante el periodo de los Habsburgo, y debido a esta práctica Aragón, Navarra y las Provincias Vascas mantuvieron sus regímenes forales. O, dicho de otra manera, el pluralismo fiscal resultado de las dinámicas de gobierno tardomedievales favoreció la existencia de instancias paralelas con capacidades impositivas dentro de la Monarquía Hispánica, las cuales sí bien eran potestad del monarca, no podían administrarse de forma conjunta y centralizada. Además, este modelo de gestión fiscal posibilitaba, en mayor o menor medida, ciertos grados de resistencia a asumir las cargas financieras proyectadas por el monarca.

Dentro de este conglomerado de reinos, la mayor presión fiscal se ejerció sobre Castilla. Tal elemento es fundamental para dimensionar el trasvase del sistema fiscal Castellano al Nuevo Mundo, pues al ser incorporado por medio de las armas (anexión o conquista), en lugar de agregadas (por sucesión o elección),¹²³ las Indias quedaban sometida al *Imperium* de los monarcas castellanos. Esto implicaba la soberanía del Rey sobre el territorio, y por

121 John. H. Elliott, «A Europe of composite monarchies», *Past & Present* Vol.137 n.º 1 (1992): 48–71.

122 Ver: Xavier Gil Pujol, «Integrar un mundo. Dinámicas de agregación y cohesión en la monarquía de España». En: Óscar Mazín y José Javier Ruiz Ibáñez (ed.), *Las Indias Occidentales. Procesos de incorporación territorial a las Monarquías Ibéricas* (México: Colegio de México, 2012), 83 y 94.

123 Ver: Xavier Gil Pujol, «Integrar un mundo. Dinámicas de agregación y cohesión en la monarquía de España», 69-108.

ende, extendida a sus naturales, lo que presuponía una unidad política, lingüística, fiscal y religiosa del espacio en donde se ejercía.¹²⁴ Como resultado, se reprodujo la institucionalidad metropolitana, y en directa relación con el tema de investigación, se aplicaron los usos y dinámicas de la Hacienda castellana.

Así, una de las primeras medidas tomadas por los Reyes Católicos para el control de los flujos fiscales en América consistió en la consolidación de un monopolio comercial, lo cual se reflejó en el envío, durante el segundo viaje colombino, de Francisco Pinelo como tesorero, y como teniente de los contadores mayores de Castilla a Bernal Díaz de Pisa. Entre sus obligaciones estaba mantener contacto con la Aduana en Cádiz, dando noticia puntual sobre los bienes que circulaban, incautar los bajeles que no tuvieran en orden sus registros, así como contabilizar y fiscalizar el oro y mercancías que administraba el tesorero. El desempeño de estas primeras duplas de oficiales reales fue cuestionado, pero desde principios de siglo XVI, bajo la administración de Nicolás de Ovando en La Española, se estructuró la Hacienda real de manera sistemática bajo el nombramiento de cuatro funcionarios asignados directamente por el monarca.¹²⁵ A efectos prácticos, esto generó la creación de las primeras cajas reales, las cuales quedaron bajo control directo de una serie de funcionarios de Hacienda que emularon el sistema peninsular, aunque se empezaron a perfilar sus primeras variaciones. Por ejemplo, se creó el cargo de factor, que quedó encargado de recibir las mercancías enviadas por parte de la Casa de la Contratación y suministrárselas a los colonos al fiado,¹²⁶ tarea que antes realizaba el contador.¹²⁷

124 Ver: Adeline Rucquoi, «Tierra y gobierno en la península ibérica medieval». En: Óscar Mazín y José Javier Ruiz Ibáñez (ed.), *Las Indias Occidentales*, 51-59.

125 Ismael Sánchez Bella, *La organización financiera de las Indias, siglo XVI*, 10-12.

126 Ismael Sánchez Bella, *La organización financiera de las Indias, siglo XVI*, 14.

127 Como oficio, inició tras las Cortes de Palencia en 1313 con el nombramiento de «tomadores de cuentas», y bajo la propia nominación de «contadores» a partir de las Cortes de Valladolid de 1351 bajo dirección de Pedro el Cruel, se conocieron como «contadores mayores» tras las Cortes de Palencia en 1388. Con Enrique III (r. 1390-1406) los contadores mayores, tanto de hacienda como de cuentas, asumieron las funciones de los «Mayordomos Mayores», y mediante las ordenanzas de 1437, Juan II (r. 1406-1454) reglamentó sus funciones. Ver: Luis G. de Valdeavellano, *Curso de Historia de las Instituciones Españolas*, 592-594.

Este proceso de aplicación del sistema fiscal fue expandiéndose en las Indias, y ganando autonomía frente a la administración establecida en Santo Domingo a medida que los nuevos asentamientos se consolidaban en América, hasta alcanzar una virtual sincronía con los procesos fundacionales.¹²⁸ Pero, de mayor impacto, la institucionalidad propiamente castellana empezó a especializarse hasta generar un sistema particular para las Indias. Tal fue el caso de la ya referida Contaduría Mayor, que luego del Memorial del factor Ochoa de Isasaga, y las ordenanzas de Monzón de 1510, perdió la potestad para actuar en contra de las irregularidades de los oficiales en América, e incluso sobre el fenecimiento de cuentas, las cuales pasaron a ser facultad de la Casa de la Contratación. Este proceso de pérdida de atribuciones se consumó en 1517, cuando la Contaduría Mayor de Castilla, y su mayordomo, fueron reemplazados por un secretario, y la jurisdicción de la hacienda indiana quedó bajo el control del sistema polisindial, como sección especial del Consejo Territorial de Castilla en 1519.¹²⁹ Sin entrar en mayores detalles respecto al complejo sistema administrativo del periodo, ha de resaltarse que el manejo de la hacienda americana quedó a cargo del Consejo de Indias fundado en 1524¹³⁰ —al cual se subordinó la Casa de la Contratación, aunque con facultades consultivas—, y no del Consejo de Hacienda¹³¹ creado en 1523 según el modelo del Consejo de Finanzas flamenco.

Ahora, una vez delineado el sistema general sobre el cual se manejaban los flujos fiscales, es importante indagar sobre el funcionamiento operativo de las cajas reales y los oficiales encar-

128 Así, para 1510, Puerto Rico, Fernandina y Jamaica ya contaban con oficiales reales propios; en 1519, Cubagua, y posteriormente Venezuela; en 1526 en Higueiras, Honduras; 1528, México y Santa María de los Remedios (Yucatán); en el caso del Nuevo Reino de Granada: 1529, Santa Marta y en 1533, Cartagena de Indias. Ismael Sánchez Bella, *La organización financiera de las Indias, siglo XVI*, 16-21.

129 Ismael Sánchez Bella, *La organización financiera de las Indias, siglo XVI*, 15.

130 Ernesto Schäfer, *El Consejo Real y Supremo de las Indias. La labor del Consejo de Indias en la administración colonial*, Tomo II (Sevilla: CSIC-EEHA, 1947).

131 Este cuerpo colegiado marcó un ímpetu en la constitución de la legislación de Hacienda mediante las consultas que permitieron la delimitación de la política fiscal y aduanera, además de confiársele algunas tareas como elaborar las relaciones de ingresos y egresos, e inspeccionar las cuentas a los contadores.

gados de velar por el real erario. En primer lugar, debe señalarse que los oficiales provisionales que acompañaron las primeras expediciones no necesariamente mantuvieron sus cargos, pues en algunas ocasiones fueron reemplazados por oficiales propietarios.¹³² Estos debían atender la creación de cajas reales en los lugares donde la captación era relevante, normalmente puertos y minas, en donde se podría ejercer presión fiscal en función de las regalías regias ya referidas. Además, debían tomar parte activa en las expediciones al interior para supervisar los rescates y demás ingresos, para lo cual contaban con el apoyo de funcionarios auxiliares de hacienda, designados por ellos mismos, y que los apoyaban en la ejecución de sus obligaciones.

En tanto estos cargos no eran *ad honorem*, el rey optó por brindarles independencia económica, considerando que esto reduciría malos manejos del tesoro. En ese sentido, si bien se les redujo un tercio de salario, se les compensó mediante una encomienda —al menos hasta la implementación de las Leyes Nuevas—. Por supuesto, el pago de los salarios de los oficiales de hacienda —único desembolsó que no requería ser aprobado ni contar con licencia—¹³³ y otras muchas obligaciones que variaban según la caja en cuestión, requería que fueran solventes fiscalmente para cubrir los gastos situados. Sin embargo, no todas las cajas reales se ubicaban en territorios que permitieran una capacidad fiscal suficiente, optando por la supresión de algunos cargos, como fue el caso de la unificación de oficios del factor y veedor. Curiosamente, esta medida se propuso en primer lugar para ser aplicada en Tierra Firme en 1543, y luego se emuló en Perú y Nueva España. No obstante, esta no fue la distribución definitiva de la burocracia fiscal. Tan solo dos décadas más tarde, nuevamente alegando las reducidas rentas que percibían varias cajas reales, se decidió eliminar el cargo de factor-veedor, cuyas tareas fueron

132 Eran nombrados directamente por el Rey, su cargo no tenía límite de ejecución, por lo que podría prolongarse según la voluntad del monarca, por tanto, eran titulares. Ver: Ismael Sánchez Bella, *La organización financiera de las Indias, siglo xvi*, 108-118.

133 Rafael Donoso Anes, *Una contribución a la historia de la contabilidad: Análisis de las prácticas contables desarrolladas por la tesorería de la Casa de la Contratación de las Indias de Sevilla (1503-1717)* (Sevilla: Universidad de Sevilla, 1996), 151

asimiladas por el contador y tesorero, como sucedió en Cartagena de Indias y muchas otras cajas Caribeñas.¹³⁴

El argumento legitimador esgrimido para la reducción de la planta de oficiales de hacienda propietarios requiere ser profundizado. A mediados de siglo la presión fiscal —tanto en Castilla, como en las Indias— aumentó debido al fugaz proyecto filipino de reformar la administración central, unificando el fisco castellano bajo la Contaduría Mayor de Castilla, dejando estas atribuciones por fuera de las competencias del Consejo de Indias temporalmente.¹³⁵ Y al mismo tiempo, se incrementaron algunas tasas percibidas, como fue el caso del almojarifazgo en 1566, y la aplicación de nuevos gravámenes como la alcabala. Como consecuencia directa, el global de las rentas captadas por la Corona aumentó, pero en proporción, lo mismo sucedió con sus gastos.

Esto es base para dimensionar las dinámicas fiscales, pues como ya se mencionó, las rentas ordinarias de la Corona de Castilla estaban arrendadas, como mecanismo para adelantar ingresos y afrontar coyunturas específicas. Esto quiere decir que parte de los ingresos del Rey se encontraban situados, es decir, comprometidos, ya fuera como garantía de un crédito¹³⁶ (cuyo pago se vinculaba a un ramo puntual), o eran propiedad de un particular —mediante la cesión o arrendamiento—. Tal fue la situación que Ramón Carande llegó a denominar la situación fiscal de la monarquía como un «déficit crónico».¹³⁷

Esto otorgaba un rol vital a las remesas americanas —excedentes que se acumulaban en las cajas indianas y que se destinaban a la península—, que, si bien correspondía en términos estrictos a la hacienda ordinaria en Indias, en la práctica se administraba como una extraordinaria en la Península. Ello debido

134 Primero se aplicó en Guatemala, Nicaragua, Honduras, Cuba, Cubagua, isla Margarita, San Juan de Puerto Rico y Venezuela. Esta medida se extendió luego a Quito y Río de la Plata. Ver: Ismael Sánchez Bella, *La organización financiera de las Indias, siglo XVI*, 28-29.

135 Ver: Ismael Sánchez Bella, *La organización financiera de las Indias, siglo XVI*, 32-36.

136 Ramón Carande, *El crédito de Castilla en el precio de la política imperial* (Madrid: Civitas, 1996).

137 Ramón Carande, *Carlos V y sus banqueros* Tomo I, 317-343.

a que dependían de muchas variables, por lo que no podían calcularse sus importes, además que los tiempos de desembolso dependían de las travesías atlánticas y todos los peligros que se cernían sobre las embarcaciones durante el trayecto. Es por esto que, junto a los servicios negociados y solicitados a las Cortes, así como los aportes eclesiásticos —rentas extraordinarias—, estas remesas ganaron protagonismo dentro la política fiscal desarrollada por Carlos I, y luego Felipe II, pues les permitían acceder a préstamos, primero de la banca alemana, y a partir de 1553, genovesa.¹³⁸

Como consecuencia directa, la Corona buscó ejercer un control pormenorizado sobre el flujo de las rentas que le correspondían, y esto se reflejó en la búsqueda del establecimiento de un férreo control sobre los movimientos fiscales que se realizaban en las diversas cajas reales. Por supuesto, esta no era una directriz novedosa, pues desde 1503 se había establecido el sistema contable en libros encuadernados de marca mayor¹³⁹ explicitando el cargo y data mediante las ordenanzas de 1503, pero fueron reiteradas mediante la pragmática de Cigales en 1549 y de Madrid en 1552.¹⁴⁰ En ellas, se mandaba a los comerciantes y banqueros a implementar el método de *libro de caxa con su manual* o del *debe y ha de haber* —denominado a partir del siglo XVIII como partida doble—,¹⁴¹ el cual había sido desarrollado en Italia desde principios del siglo XIV,¹⁴² y que se basaba en el uso simultáneo de un

138 Ramón Carande, *Carlos V y sus banqueros* Tomo II, 242-245.

139 La redacción de las contabilidades en un libro encuadernado en detrimento del tradicional pliego horadado —hojas sueltas con un agujero por el cual se ataba un cordel—, estaba pensado para dificultar la manipulación de las cuentas, y por ende del fraude.

140 Rafael Donoso Anes, *El mercado de oro y plata en Sevilla en la segunda mitad del siglo XVI. Una investigación histórico-contable* (Sevilla: Ayuntamiento de Sevilla, 1992), 27-30.

141 Se caracteriza por ser un sistema integrado, redondo y cerrado en sí mismo. Ver: Esteban Hernández Esteve, *Contribución al estudio de la historiografía contable en España* (Madrid: Banco de España, 1981); «La historia de la contabilidad y los primeros tiempos de la partida doble en España»; *Revista Técnica Contable* Vol. 1 (1982): 7.

142 Este sistema favoreció la aparición de compañías mercantiles, y por ende, del capitalismo. El primer tratado de contabilidad como tal fue redactado por Fray Luca Pacioli en 1494, y estaba muy difundido al sur de los Alpes. En España se presentaron también sus propios antecedentes teórico contables de la partida doble como los desarrollados por Diego del Castillo (1522), Gaspar de Texada

doble registro en los libros diario (manual) y mayor (*caxa*). En el libro diario o manual se realizaba una relación pormenorizada en orden cronológico de todas las operaciones realizadas,¹⁴³ en la cual se indicaban mediante numeraciones en el margen izquierdo los débitos y créditos.¹⁴⁴ Mientras que en el de caja o mayor se asentaban las anotaciones del diario, incluyendo los débitos en la plana izquierda y los créditos en la derecha (modelo de contabilidad veneciano de secciones contrapuestas),¹⁴⁵ por lo que no se llevaba un orden cronológico.¹⁴⁶

Así, a partir de dichos testimonios contables, que debían ir avalados por cada oficial real, se podría proceder a un control pormenorizado mediante el fenecimiento de cuentas y un seguimiento constante mediante el envío anual de tientos. Además, se realizaban también inspecciones,¹⁴⁷ que permitían a la Corona controlar y monitorear la actuación de cada uno de sus oficiales de hacienda, y a partir de los presupuestos elaborados en función de los recursos declarados en cada caja real, se perfilaban las políticas estatales en función de la disponibilidad de recursos para ser ejecutadas.

Estos textos como fuentes históricas, siguiendo la propuesta de María Encarnación Rodríguez, reflejan el desarrollo hacendístico y fiscal, pero a través de ellos se puede acceder a un trasfondo social, político, militar, religioso e incluso cultural.¹⁴⁸ A partir de ellas es posible reconstruir ramos y el monto de gravámenes, y analizar diversos aspectos de crecimiento económico. Será esta precisamente la documentación que se analizará en los capítulos

(1546), Atioch Rocha (1565) y Bartolomé Salvador de Solórzano (1590). Ver: Rafael Donoso Anes. «La contabilidad por partida doble en España en el siglo xvi: un estudio comparativo con el método italiano». *Técnica Contable*. (1994).

143 Rafael Donoso Anes, *Una contribución a la historia de la contabilidad*, 191-200.

144 Rafael Donoso Anes, *El mercado de oro y plata en Sevilla en la segunda mitad del siglo xvi*, 60-63.

145 Es el sistema que se utiliza en la actualidad. Ver: Rafael Donoso Anes, *Una contribución a la historia de la contabilidad*, 201.

146 Rafael Donoso Anes, *El mercado de oro y plata en Sevilla en la segunda mitad del siglo xvi*, 63-68.

147 Ismael Sánchez Bella, *La organización financiera de las Indias, siglo xvi*, 27.

148 María Encarnación Rodríguez Vicente, *Economía, sociedad y Real Hacienda en las Indias españolas* (Madrid: Alhambra, 1986), 83-98.

posteriores para comprender el sistema que sustentaba logísticamente la operatividad de la escuadra de galeras, y trazar un su-cinto acercamiento al desarrollo económico de Tierra Firme como conjunto.

Resalta entonces, que la primera línea de defensa que se proyectó desde la Península fue ordenar que las embarcaciones que se dirigieran a Indias y de regreso a España contaran con una escolta militar hasta las Canarias, es decir, una armada. Toda su preparación logística correspondía a la Casa de la Contratación de Sevilla, así como garantizar el cumplimiento de lo ordenado respecto a la defensa artillada de los barcos y composición de las flotas.¹⁴⁹ Esta medida es sumamente lógica, pues los asentamientos eran incipientes y con escaso potencial económico, pero sus riquezas se concentraban durante el trayecto a Castilla, y normalmente, los bajeles mercantes, que movilizaban a los inmigrantes y las mercaderías o metales preciosos, no estaban fuertemente artillados, por lo que existían altas probabilidades de perderlas ante un hipotético asalto. Encontramos entonces que, adicional a esta protección extra que se destinaba durante un tramo específico de la ruta, se proyectó solo un par de años más tarde el primer envío de una escuadra con el objetivo específico de limpiar el Caribe de merodeadores. Esta fue la armada que transportó a Pedrarias Dávila a Castilla del Oro.¹⁵⁰

Es particular, que si bien la necesidad de proveer una protección armada a las rutas comerciales que se consolidaban entre Sevilla y el Nuevo Mundo fue reconocida desde una fase tan temprana, y tanto los intercambios como la misma red mercantil se estabilizaban,¹⁵¹ no se legislara u ordenara decididamente al res-

149 José Cervera Pery, *La Casa de la Contratación y el Consejo de Indias (las razones de un superministerio)* (Madrid: Ministerio de Defensa, 1997), 81.

150 Sobre la estructura y aparataje logístico para al avituallamiento y aprovisionamiento de esta armada, la más temprana de esta índole con destino a América, ver: María del Carmen Mena García, *Sevilla y las flotas de Indias: la gran armada de Castilla del Oro (1513-1514)* (Sevilla: Universidad de Sevilla - Fundación El Monte, 1998), 458.

151 Esta red conectó los circuitos de Burgos, como polo mercantil castellano; Sevilla, como puerto privilegiado por la Corona de Castilla; y América, como un gran mercado y productor de materias primas. Los integrantes de estas redes, en muchos casos judeoconversos, lograron reforzar sus posiciones valiéndose del

pecto. Si bien, ya se había propuesto que ninguna embarcación menor a 80 toneladas debería viajar al Nuevo Mundo, así como también se mandó aumentar el tonelaje de los navíos que compondrían la flota, esto no pudo cumplirse debido a la escasez de barcos que se ciñeran a estas características en cantidad suficiente en los puertos peninsulares.¹⁵² Este aspecto parece extraño en un primer momento, pues gran parte de la política desplegada por el emperador Carlos V en Europa¹⁵³ tenía las rentas americanas como respaldo. Baste solo mencionar el crédito adquirido con la banca alemana.¹⁵⁴ Ahora, debemos prestar especial atención a cuáles fueron las medidas que intentaron desarrollarse en el periodo para mantener la esfera indiana bajo control, y ahuyentar a los cada vez más comunes asaltantes que pretendían atacar las flotas, e incluso litorales del Nuevo Mundo.

Tanto franceses como ingleses, e incluso portugueses navegaron en el espacio delimitado como de exclusividad castellana por las bulas papales y Tratado de Tordesillas ya mencionados, pero su alcance podría catalogarse como limitado. La coronación de Carlos como emperador, y la serie de conflictos iniciados contra Francia a partir de la década de 1520 cambiarían todo esto. Bajo la flor de lis como égida, durante la Primera Guerra Franco-Hispana (1520-1526), varios franceses ejercieron el corso contra los enemigos de su monarca. Algunos ejemplos podrían ser la incipiente colonia brasileña de Saint-Alejo establecida cerca de Pernambuco o la captura de una carabela del tesoro por parte de Jean Fleury o Juan Florín cerca de las Azores. Este ejemplo engloba y representa perfectamente este caso, pues merodeando en-

matrimonio para crear lazos familiares y de lealtad. Ver: Montserrat Cachero Viñuesa, «Redes mercantiles en los inicios del comercio atlántico», En: Böttcher, Nikolaus et al., *Redes y negocios globales en el mundo ibérico, siglos XVI-XVIII* (México: Colegio de México, 2011), 25-51.

152 Esteban Mira Caballos, «Las armadas de averías y la defensa naval del Caribe (1492-1556)», *Las Antillas mayores, 1492-1550. Ensayos y documentos*, 219.

153 Ramón Menéndez Pidal, *Idea imperial de Carlos V* (Madrid: Espasa-Calpe, 1963), 163; Hugh Thomas, *El imperio español de Carlos V* (Barcelona: Planeta, 2010), 748; Federico Chabod, *Carlos V y su imperio* (México: FCE, 2003), 644; José María Jover, *Carlos V y los españoles* (Madrid: Sarpe, 1985), 296; Joseph Pérez, *Carlos V* (Madrid: Biblioteca ABC, Folio, 2004), 223.

154 Ramón Carande. *Carlos V y sus banqueros* Tomo II, 37-52.

tre las Canarias y Azores al mando de una flota de cinco galeones y cuatro naos escuadronadas, alcanzó y conquistó unos veleros que regresaban de América cargados con parte del botín de Motecuzuma enviado por Hernán Cortés. Y, poco tiempo después interceptaron cerca al Cabo San Vicente otra carabela del tesoro que estaba resguardada por una pequeña escolta artillada.¹⁵⁵

De estos ejemplos de capturas francesas interesa resaltar dos elementos: primero, a pesar de los esfuerzos por generar una escolta militar, esta podría no ser suficiente para guarnecer todas las embarcaciones cargadas de sus posibles atacantes; segundo, la favorabilidad de los rivales castellanos para conceder patentes de corso a particulares que se encargaran del ejercicio de la guerra, en lugar de cargar la totalidad de la responsabilidad a la Corona.¹⁵⁶ Ambos aspectos serían solucionados mediante el despliegue de unidades de propiedad regia, pero como tales, correspondió a la Corona avituallar y abastecer, lo cual demostró ser una carga demasiado compleja de llevar.

MODELO AGROPECUARIO Y DE EXPLOTACIÓN MINERA

En tanto uno de los objetivos en el desarrollo de este texto se enfoca al estudio del desarrollo de la red de abastecimientos que sustentaba las galeras, y estas tenían como base la bahía de Cartagena de Indias, se procederá al análisis de los ingresos contabilizados en sus cajas reales por los oficiales propietarios, buscando dimensionar y reconstruir a partir de estas cifras la evolución de su modelo productivo.

Así, el primero de los ramos que nos permite comprender la escala de producción agrícola en Cartagena serían los registros del diezmo —un gravamen a la explotación agrícola de larguísimo

155 Leopoldo Daniel López Zea, *Piratas del Caribe y Mar del Sur en el siglo XVI (1497-1603)*, 25-28; Rafal Reichert, *Sobre las olas de un mar plateado. La política defensiva española y el financiamiento militar novohispano en la región del Gran Caribe 1598-1700* (Mérida: UNAM, 2013), 32-33.

156 Sobre la presión europea sobre los convoyes y asentamientos indios antes de la conformación del sistema de flotas, ver: Leopoldo Daniel López Zea, *Piratas del Caribe y Mar del Sur en el siglo XVI (1497-1603)*, 19-104.

ma data en la península Ibérica—. ¹⁵⁷ Es importa aclarar que este ingreso, analizado según las cifras propuestas por Tovar Pinzón al desglosar las diversas cajas neogranadinas, se orientó sobre el «eclesiástico», ¹⁵⁸ es decir, 10% de la producción agrícola y ganadera como un tributo para la Iglesia, por lo que no debe confundirse con sus contrapartes «civiles»: ¹⁵⁹ diezmo de puertos secos y la mar, que entrarían a captar recursos sobre las actividades comerciales. ¹⁶⁰ Es importante destacar que, aunque se trataba de un impuesto nominalmente eclesiástico, desde finales del siglo xv su concesión se hizo perpetua, ¹⁶¹ y era recaudado por la Corona en América desde 1501, ¹⁶² por lo que a efectos prácticos se administraba como un ingreso ordinario a la Real Hacienda. Al menos durante el periodo de Carlos I sus ingresos se distribuían en cuartos destinados a suplir la mesa episcopal (obispo y provisor); la mesa capitular (canónigos de la catedral); las otras dos cuartas partes se subdividían en novenos, de los cuales cuatro pasaban a los párrocos y sus tenientes; uno a la fábrica de iglesias y el otro noveno y medio a los hospitales; y los dos restantes pasaban la

157 Desde el periodo visigodo ya se acostumbraba el pago de un canon anual avaluado al diezmo de la cosecha por parte de los colonos al propietario de la tierra, aunque en algunas ocasiones se aceptaban también los servicios personales. Durante la Reconquista se consolidó como un impuesto territorial saldado generalmente en especie; en Castilla se cobró el diezmo y en Aragón el noveno. Luis G. de Valdeavellano, *Curso de Historia de las Instituciones Españolas*, 174 y 257.

158 Hermes Tovar Pinzón, *El imperio y sus colonias. Las Cajas Reales de la Nueva Granada en el siglo xvi* (Bogotá: AGN, 1999), 39-40.

159 José León Martín Viana, «El diezmo como tributo y como costumbre, Siglo xviii». Disponible en línea: <http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/el-diezmo-como-tributo-y-como-costumbre-siglo-xviii/html/>.

160 Luis G. de Valdeavellano, *Curso de Historia de las Instituciones Españolas*, 604-605.

161 Miguel Artola, *La Hacienda del Antiguo Régimen*, 59.

162 Alejandro VI cedió el derecho a cobrar y percibir estos diezmos en atención a los elevados costos que implicaba a la Corona la evangelización americana mediante la bula *Eximiae devotionis* en enero de 1501. Esta fue reiterada por el papa Julio II en 1510, pero especificando la obligación regia de dotar las iglesias, y dejando por fuera de esta contribución el gravamen a la producción de metales preciosos, como sí sucedía en Castilla. Ver: Javier Barrientos Grandon, *El gobierno de las Indias*, 75-76.

Real Hacienda como *tercias reales*.¹⁶³ Estos últimos dos novenos o tercias solían percibirse sobre granos, vinos y menudos en la península.

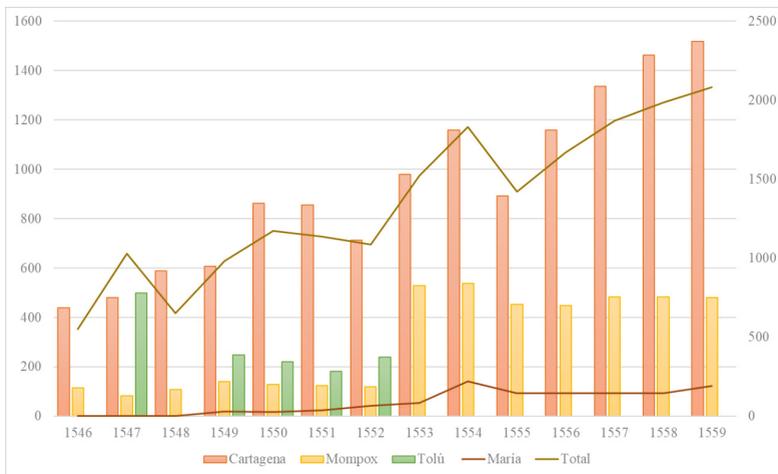
Por ende, el acercamiento a estas rentas, y sobre todo su discriminación según las cajas como unidades jurisdiccionales de la administración de hacienda, refleja la producción agrícola como tal. En este sentido, el análisis de este ramo está asociado directamente a los principales asentamientos al interior de la provincia, pues fue allí donde se estableció la captación fiscal mediante los oficiales reales del fisco.

Los polos poblacionales de mayor relevancia en la provincia luego de la ciudad de Cartagena de Indias fueron: Santa Cruz de Mompox, poblada por el licenciado Santa Cruz a 63 leguas de Cartagena; Santiago de Tolú, fundada por Heredia en 1534 a 6 leguas de Mompox; y por último María, también erigida por Heredia a 32 leguas de Cartagena¹⁶⁴ (ver Mapa I).

Por supuesto, estos asentamientos seguían la misma dinámica de ubicarse en regiones densamente habitadas por nativos, de modo que sus encomenderos y vecinos, pudieran beneficiarse de la aglomerada población indígena como mano de obra para la producción de bastimentos y otro tipo de tareas extractivas o servicios personales. Por ello, para el caso cartagenero disponemos de montos discriminados según las cajas ubicadas en los distritos o jurisdicciones de Cartagena, Mompox, Tolú y María, y que permiten una aproximación al volumen de los montos que se reportaban, posibilitando una interpretación de su evolución a lo largo del tiempo.

163 Se originaron a mediados del siglo XIII durante los preparativos de Fernando III el Santo para reconquistar Sevilla. Así, un tercio del diezmo eclesiástico, es decir, tres novenas partes, pasaban a costear la edificación de templos y la atención del culto. Mediante una bula fechada en 1247, el pontífice autorizó redirigir estos recursos a la consecución de la guerra contra los musulmanes. Posteriores papas reiteraron estas disposiciones, por lo que se terminó manejando como un ingreso ordinario de la hacienda regia. Ver: Luis G. de Valdeavellano, *Curso de Historia de las Instituciones Españolas*, 608-609.

164 María del Carmen Borrego Plá, *Cartagena de Indias en el siglo XVI* (Sevilla: EEHA, 1983), 42.



Gráfica I. Diezmos en la gobernación de Cartagena de Indias (1546-1559).¹⁶⁵

Como puede apreciarse, la tendencia de los diezmos durante este periodo de poco más de una década fue al alza constante, aunque se encontraba profundamente focalizado en los asentamientos de Cartagena, y en menor medida Mompoix, dejando la producción de María en unas cifras bastante modestas en comparación.

El caso de Santiago de Tolú es bastante llamativo, pues logró captar una cifra equivalente a lo gravado en Cartagena de Indias para 1547, sin datos para el año siguiente, y una posterior caída del 50% entre 1549 y 1553, para luego no declarar monto alguno. Resulta curioso este decrecimiento, pues existen registros de las ayudas económicas de la Corona para impulsar el desarrollo de Tolú, librando recursos desde la caja de Cartagena: se situaron dos tercios de las penas de cámara en 1548¹⁶⁶ —las cuales eran tradicionalmente destinadas al desmonte de la ciudad—,¹⁶⁷ y que,

¹⁶⁵ Elaboración y conversión monetaria propia basada en Hermes Tovar Pinzón, *El imperio y sus colonias*, 84.

¹⁶⁶ Real Cédula a los oficiales reales de la provincia de Cartagena, 3 de diciembre de 1548. AGI, SANTA_FE,987, L.2, F.227V-228.

¹⁶⁷ María del Carmen Borrego Plá, *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, 26-27.

según el cómputo de Tovar Pinzón, entre 1546 y 1554 ascendieron a un total de 1561 pesos de buen oro (450 maravedís), equivalentes a 2582,5 pesos, las cuales disminuyeron a la mitad en 1557,¹⁶⁸ y decreció aún más, hasta declarar tan solo un total de 399 pesos en 1555-1559;¹⁶⁹ además, para 1549 se ordenó a los jueces de la Casa de la Contratación otorgar libranza para la construcción de su iglesia¹⁷⁰ —similares apoyos recibieron las iglesias de Cartagena,¹⁷¹ Mompox y Villa de María—. ¹⁷²

Esto marcaría cierta contradicción, pues sería improbable que se asignaran estas cantidades de dinero, e incluso se otorgara apoyo para el desarrollo de la infraestructura del asentamiento como sería la iglesia, mientras la producción para el mismo abastecimiento de Tolú fuera inexistente. Tal peculiaridad podría ser resultado de falta de requisitos para efectuar el procedimiento de cobro, como lo sería que su sede estuviera vacante, y, por tanto, se viciara la recolección de este gravamen al no hallarse proveídos los oficios eclesiásticos correspondientes que se cubrían con dicho ingreso.¹⁷³ Al respecto, tenemos constancia documental que solo para 1549 se determinaron los salarios para los clérigos de Santiago de Tolú y San Sebastián de Buenavista¹⁷⁴ —fecha en que se inicia el ingreso de diezmos en María, y se retoma en Tolú—, y 4 años más tarde se señaló a los oficiales reales cuánto harían de librar para atender los sueldos de los religiosos encar-

168 Real Cédula a los oficiales reales de Cartagena, 28 de julio de 1557. AGI, SANTA_FE,987, L.3, F.176.

169 Hermes Tovar Pinzón, *El imperio y sus colonias*, 83.

170 Real Cédula a los oficiales de la Contratación, 12 de marzo de 1549. AGI, SANTA_FE,987, L.2, F.235V-236.

171 Se le otorgaron 500 pesos de los bienes de difuntos a su obispo, fray Gregorio de Beteta para la iglesia de Cartagena. Real cédula a los oficiales de Sevilla, 11 de marzo de 1553. Ver: Juan Friede, *Fuentes documentales para la historia del Nuevo Reino de Granada* (en adelante *FDNRG*), Tomo II (Bogotá: Biblioteca Banco Popular y Ed. Andes, 1976), doc. 109.

172 Al igual que a Tolú, se les hizo limosna de 400 pesos de los bienes de difuntos. Real cédula a los oficiales de Sevilla, 11 de marzo de 1553. Ver: Juan Friede, *FDNRG*, Tomo II, doc. 111.

173 Javier Barrientos Grandon, *El gobierno de las Indias*, 76.

174 Real Cédula al gobernador o juez de residencia de Cartagena, 28 de marzo de 1549. AGI, SANTA_FE,987, L.2, F.242V-243.

gados de Mompox, Tolú y María.¹⁷⁵ Esta provisión fue reiterada en 1556 determinando el salario del sacerdote para la iglesia de Santiago de Tolú,¹⁷⁶ aunque solo hasta 1561 se ordenó al gobernador enviar una relación sobre el salario del mencionado clérigo.¹⁷⁷ Si bien esto no presenta una certeza definitiva al respecto, podría apuntar a que, aunque existiera un religioso encargado de tal jurisdicción, el esquema eclesiástico en dichas regiones estaba incompleto, pues para 1556 se pretendió proveer sobre el adoctrinamiento de los indígenas de Tolú,¹⁷⁸ y en 1560 se ordenó al gobernador nombrar sacerdotes para los pueblos de indios, tanto de Tolú como para la villa de María.¹⁷⁹ A pesar de esto, es innegable que la producción agrícola y ganadera debió desacelerarse significativamente, pues el pago del diezmo era directamente proporcional a la población tributaria —y que, en líneas generales, decreció a escala continental—. ¹⁸⁰ Este elemento propició el aumento de licencias para la trata negrera, y, por ende, inyectó capital y potenció el tráfico mercantil del puerto cartagenero, como se explicitará más adelante.

No obstante, los diezmos reportados marcan unas interesantes líneas al alza en la producción económica (ver Anexo I), pues la producción de Cartagena de Indias y Mompox aumentó de manera paralela, virtualmente cuadruplicándose durante el periodo de análisis. Mientras que, durante la totalidad del periodo abarcado, María solo ingresó metálico a la hacienda regia después de 1549, lo que ha de tener una estrecha relación con la tardía

175 Real Cédula a los oficiales reales de Cartagena, 18 de diciembre de 1553. AGI, SANTA_FE,987, L.3, F.115-116.

176 Real Cédula a los oficiales reales de Cartagena, 9 de diciembre de 1556. AGI, SANTA_FE,987, L.3, F.157.

177 Real Cédula al gobernador de Cartagena, 12 de febrero de 1561. AGI, SANTA_FE,987, L.3, F.211V.

178 Real Cédula al gobernador y obispo de Cartagena, 22 de diciembre de 1556. AGI, SANTA_FE,987, L.3, F.159.

179 Real Cédula al gobernador de Cartagena, 23 de diciembre de 1560. AGI, SANTA_FE,987, L.3, F.204.

180 Sheburne F. Cook y Woodrow Borah, *Ensayos sobre historia de la población: México y el Caribe*.

consolidación de las encomiendas y régimen de reducciones en resguardos.¹⁸¹

En la primera capitulación del gobernador Pedro de Heredia (1532) no se le otorgó esta facultad, y debido a los excesos de la guerra muchos nativos abandonaban sus territorios, lo que privaba a los castellanos de mano de obra. Esto, además, se empeoró por la actuación del gobernador samario García de Lerma, quien permitió durante la década de 1530 que sus huestes cruzaran el Magdalena, es decir, que ingresaran en la jurisdicción cartagenera para capturar indígenas y destinarlos a la extracción perlífera.¹⁸² Así, durante el primer juicio de residencia a Heredia, en 1538, fray Jerónimo de Loaysa realizó una tasación parcial y al parecer creó nuevos repartimientos, los cuales fueron continuados por Heredia en Mompox, Buenavista y María entre 1541 y 1543 tras su segunda capitulación (1540).¹⁸³

Así, los grupos indígenas que subsistieron al modelo esclavista, y de rescates y cabalgadas, debieron aceptar a un militar de la hueste como su encomendero, y tributarle sus excedentes en especie como ficción de la contraprestación mediante una serie de bienes y herramientas como hachas, cuchillos, abalorios, etc. —en ciertos contextos se aceptaron los servicios personales o domésticos, e incluso el pago en metálico¹⁸⁴, aunque a mediados de siglo xvi el tributo pagado en oro perdió su reciprocidad—. ¹⁸⁵

Lamentablemente, se dificulta realizar una serie anterior que permita establecer el aumento de la presión fiscal sobre los tributarios, en tanto los libros contables del periodo se perdieron durante el incendio de la ciudad en 1552. Aun así, conocemos que

181 Este proceso ha de tener relación directa con las dinámicas de población dispersa de los indígenas de la zona, cuyos poblados no se articulaban alrededor de grandes centros hegemónicos. Esto debió ralentizar el proceso en tanto primero debió establecerse el régimen de resguardos. Ver: Lola G. Luna, *Resguardos coloniales de Santa Marta y Cartagena y resistencia indígena*, 33-39.

182 María Emelina Martín Acosta, «La importancia de las perlas en el Descubrimiento de América»: 240-241.

183 María del Carmen Borrego Plá, *Cartagena de Indias en el siglo xvi*, 105-124.

184 Salomón Kalmanovitz, «La agricultura en la Nueva Granada», Adolfo Meisel Roca y María Teresa Ramírez (eds.), *La economía colonial de la Nueva Granada* (Bogotá-México: Banco de la República-FCE, 2015), 205-207.

185 Hermes Tovar Pinzón, *El imperio y sus colonias*, 34-35.

la primera tasación impuesta por Heredia en 1542 no fue cumplida, pues los encomenderos privilegiaban el pago de servicios personales en la boga en canoas por la arteria fluvial del Magdalena. Y, para empeorar la situación, las autoridades de la gobernación fueron incapaces de aplicar las Leyes Nuevas y controlar la sublevación momposina. Además, se comprobó que los oficiales reales una vez desposeídos de sus encomiendas, forzaban a los indios de la Corona a tributar en beneficio propio o de sus allegados. Por ello, se impulsó la visita de Gaspar Robles, a la cual siguió entre 1552 y 1560 la del visitador Cepeda, tras lo cual se dictaron ordenanzas sobre la boga y la tasación —aunque se desconoce si se consideró el trabajo de los remeros como parte de la tasa, además del sueldo que devengasen—. ¹⁸⁶ Aun así, resulta evidente que la efectividad en la captación de diezmos eclesiásticos fue resultado de un sostenido aumento en la presión ejercida sobre el desarrollo agropecuario de la región, y que tiene profunda relación con la variación en la recaudación del tributo indígena.

Esto plantea una primera dificultad, pues según las cifras propuestas por el oidor Melchor Pérez de Arteaga para la población indígena de la gobernación en 1560, determinaban un mayor número de tributarios en el partido de Tolú que en el cartagenero (3249 frente a 2562; no se ofrecen cifras sobre Mompos ni María), ¹⁸⁷ por lo que, en teoría, la producción de diezmos habría de ser proporcional a la mano de obra que se destinaba para ello. Lamentablemente hasta el momento no se disponen de índices de precios detallados sobre el tipo de productos y sus costes, pues una variable que amerita analizarse sería el sobrecosto de estos bienes en sus respectivos mercados, y si pudo generar un avalúo asimétrico tal que posibilitara rentas tan dispares. Esta opción podría ser viable en tanto disponemos de una amplia serie de referencias cualitativas por parte de funcionarios y particulares que opinaban sobre los elevados costos cartageneros, ¹⁸⁸ pero un enfoque cuantitativo es imperativo para dimensionar las particu-

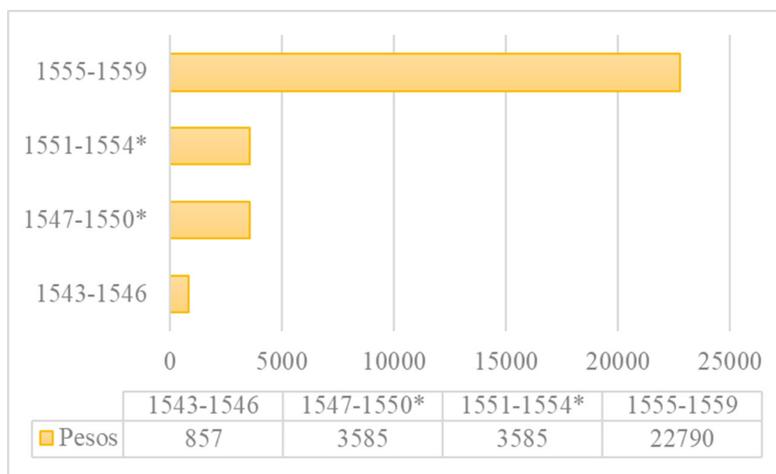
186 María del Carmen Borrego Plá, *Cartagena de Indias en el siglo xvi*, 131-142.

187 Lola G. Luna, *Resguardos coloniales de Santa Marta y Cartagena y resistencia indígena*, 38.

188 Este aspecto se desarrollará en el capítulo IV a partir del análisis de los precios de los bastimentos.

laridades interregionales, y valorar si pudo llegar a desarrollar un impacto tan profundo entre los mencionados distritos, y finalmente repercutir así sobre las rentas regias.

Aunque tal propuesta sería bastante valiosa para comprender las dinámicas mercantiles tempranas, hay otro elemento que pudo tener mayor impacto al respecto: el tipo de tributo que fue preponderante en cada distrito (tareas de producción agrícola, ganadera, servicios personales, etc.) también pudo variar profundamente de una región a otra aun dentro de la misma jurisdicción cartagenera. Lamentablemente las cifras propuestas para este periodo por Hermes Tovar son bastante escuetas, además de corresponder a la sumatoria global de la gobernación.



Gráfica II. Tributos de la gobernación de Cartagena (1543-1559).¹⁸⁹

189 Elaboración y equivalencias monetarias propias basadas en: Hermes Tovar Pinzón, *El imperio y sus colonias*, 81-86.

(*) Los datos del periodo 1546-1554 se presentaron unificados, por lo que se ha aplicado una media aritmética que permitiera mantener la unidad de análisis cronológica cuatrienal. Por ello, 1546-1550 y 1551-1554 son un promedio de la cifra global propuesta por Hermes Tovar Pinzón.

Así, para el periodo equivalente al lento proceso de tasación de los tributos ya abordado, se presentaron solo tres montos para cubrir el periodo propuesto: en el trienio comprendido entre 1543-1546 se registraron 857 pesos; para los ocho años siguientes (1546-1554) el monto aumentó aproximadamente 837%, sumando 7170 pesos; e increíblemente, otro 317% para la segunda mitad de la década (1555-1559) alcanzando un total de 22790 pesos.¹⁹⁰ Esto implicaría que entre el primer ingreso consignado en 1546 al de 1559 los haberes regios por concepto de tributos indígenas manifestaron un desbordado crecimiento de virtualmente 26600%. Esta cifra se antoja desfasada, en tanto el promedio de ingresos en las décadas posteriores osciló alrededor de los 1500 y 2600 pesos. Quizá la explicación para esta concentración de tanta riqueza en este rubro se deba a la pérdida de encomiendas por parte de sus titulares (una vez cumplidas las generaciones en que se hizo merced), y, por tanto, estos ingresos pasaron de las bolsas particulares de los encomenderos al control del factor, y posteriormente del tesorero real. Sin embargo, estas apreciaciones requieren muchísimas más fuentes, e información circunstancial, para plantear de manera responsable una hipótesis sobre estos movimientos fiscales.

Lamentablemente por la falta de especificidad sobre la naturaleza de los tributos se complica un análisis más profundo del origen de sus réditos, dificultando establecer una relación de proporcionalidad o representatividad entre las tareas más usuales desarrolladas por los indígenas, y relacionarlas con otras variables fiscales. Pero, pese a estas dificultades, las dos actividades más probables para el desarrollo de los tributos fueron, en primer lugar, la producción agrícola y ganadera, que debió saciar la demanda de los colonos tanto al norte como sur de la depresión momposina, al tiempo que impulsaba el desarrollo de una infraestructura logística para su movilización, cimentando las bases del desarrollo de los enclaves costeros como factorías mercantiles —antesala del sistema de abastecimiento que posteriormente se aplicaría a las flotas y galeras—. La segunda variable sería el ser-

190 Las cifras fueron convertidas de pesos de buen oro ensayado (450 maravedís) a pesos de 8 reales de plata. Ver: Hermes Tovar Pinzón, *El imperio y sus colonias*, 81-86.

vicio personal de los encomendados, en este caso probablemente enlazados al transporte fluvial como bogas en el río Magdalena, lo cual, generó cierta fluidez al tráfico mercantil y de pasajeros entre los litorales caribeños, Nuevo Reino y demás gobernaciones internas. Por supuesto, esta actividad hubo de concentrarse en los poblados aledaños al cauce del río, e influyó en su despoblamiento, pues era un sistema de comunicación y transporte con una altísima mortandad, por lo que se instó frecuentemente a los jueces de la Real Audiencia para visitar la zona, tasar los tributos de los indígenas, asegurarse de que este no fuera un trabajo impuesto sino voluntario, y, sobre todo, que se respetaran las temporadas de navegación para disminuir las constantes pérdidas humanas y materiales que acarrearía el naufragio de las canoas. De esta manera, se pretendía estabilizar el tráfico que desde Cartagena seguía por el Camino Grande o Real de Tierradentro,¹⁹¹ cruzando Galapa, Baranoa y Usiacurí, hasta enlazar con Malambo,¹⁹² a orillas del río Grande de la Magdalena.

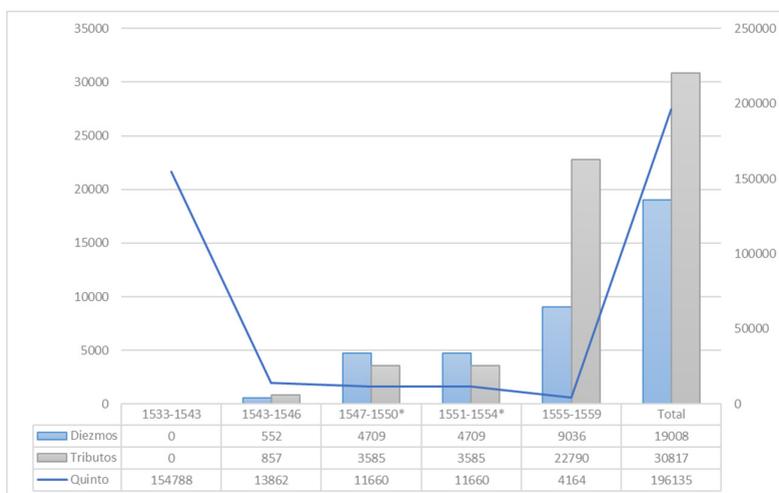
Aun ante la imposibilidad de desglosar esta sumatoria propuesta por Tovar Pinzón, resulta obvio que las labores realizadas por los nativos tuvieron un impresionante crecimiento en todo ese amplio espacio que conectaba la región Caribe con la Andina a lo largo de las ciénagas y zonas inundables que comprenden las cuencas de los ríos Magdalena, Cesar, San Jorge y Cauca. Dichos espacios como nuevos frentes de colonización agrícola, generaron allí lo que Orlando Fals Borda ha denominado una cultura anfibia, al referirse al desarrollo de una formación económico-social en la que conflúan las influencias combinadas de las provincias de Cartagena, Santa Marta y el Nuevo Reino de Granada, presentando una transición desde los mecanismos de producción indígenas, a la introducción y consolidación de un «sistema señorial»

191 Ver: Antonino Vidal Ortega, *Cartagena y la región histórica del Caribe, 1580-1640* (Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas: 2002), 209-213; Antonino Vidal Ortega, *Cartagena de Indias en la articulación del espacio regional del Caribe, 1580-1640: la producción agraria* (Lebrija: Agrija Ediciones, 1997).

192 Para 1556 se propuso construir una venta (albergue) para viajeros bien provisto de bastimentos cerca a Malambo, y la Corona ordenó que se aceptara si se comprobaba que no causaba daños a los indígenas ni se proyectaba levantarlo en territorio de indios encomendados. Ver: Real cédula al gobernador de Cartagena, 9 de diciembre de 1556. Transcrita en: Juan Friede, *FDNRC*, tomo III, doc. 384.

basado en la encomienda y los tributos indígenas. Pero, debido a la nefasta baja demográfica aborigen, el oidor Juan de Villabona, para inicios del XVII, procedió a concentrar la población indígena e importar negros desde África para darle continuidad al sistema productivo que decaía por falta de mano de obra,¹⁹³ originando el sistema de haciendas basadas en producción realizada por esclavos.

La comparación de estas tendencias fiscales, resalta la gran transformación del motor económico de la gobernación de Cartagena a mediados de siglo:



Gráfica III. Quintos, diezmos y tributos de Cartagena (1533-1559).¹⁹⁴

193 Orlando Fals Borda, *Historia doble de la costa*. Tomo I, *Mompox y Loba* (Bogotá: Carlos Valencia editores, 1980), 40-41B.

194 Elaboración y conversiones monetarias propias basadas en: Hermes Tovar Pinzón, *El imperio y sus colonias*, 81-87.

(*) Los datos del periodo 1546-1554 se presentaron unificados, por lo que se ha aplicado una media aritmética que permitiera mantener la unidad de análisis cronológica cuatrienal. Por ello, 1546-1550 y 1551-1554 son un promedio de la cifra global propuesta por Hermes Tovar Pinzón.

Resulta claro que, tras unas ingentes declaraciones de metales preciosos captados mediante el quinto de minas, oro y remisiones de Urabá, se pasó a una drástica caída de estas entradas que coincide con las cada vez menores capturas de tesoros, comúnmente hallados en los ya citados ajuares funerarios. Este sería precisamente el periodo de configuración y consolidación colonial, en el cual se perfilaba ya una producción agropecuaria en franca expansión, la cual se benefició en un primer momento del desarrollo del sistema de encomienda, y en gran medida compensó la disminución de los quintos declarados. Esto propició que los tributos se consolidaran como una renta de vital importancia —además de su rol en el abastecimiento de los centros urbanos de los colonos—, llegando a ocupar en la sumatoria de ingresos, desde la fundación de la ciudad en 1533, hasta 1559, en vísperas de la aparición del sistema de flotas y puertos privilegiados para los intercambios mercantiles con Sevilla, más de 200 000 pesos, superando el total acumulado por concepto de quintos reales. Esto ilustra ese cambio de tendencia de extracción a producción, y presenta una interesante valoración de los réditos generales que se lograron. También resalta el rol de los diezmos eclesiásticos como una renta con tendencia al alza que también lograba movilizar significativas cantidades de metálico.

Así, se ilustra cómo, tras el agotamiento de la extracción metálica reflejada en el quinto, la supresión de las redes de redistribución nativas enlazadas a sus jerarquías autóctonas dio paso a la aparición de una economía política en la que los encomenderos «producían» mediante el uso de mano de obra indígena,¹⁹⁵ de la que se lucraban ampliamente atendiendo un mercado en expansión. Este sería el contexto productivo y económico que posibilitaría a Cartagena atender la llegada de las flotas y sus convoyes militares, es decir, generar un excedente de bastimentos para suplir las demandas de las tripulaciones, cuyo arribó constante incentivó aún más el crecimiento de la ciudad.

195 Germán Colmenares, «La aparición de una economía política de Las Indias», 16-20.

LA CARRERA DE INDIAS Y LAS REMESAS AMERICANAS

... el océano Atlántico y las Indias, por falta de una atención y presencia activa de una flota de guerra, dejaron de ser de monopolio exclusivo de España, convirtiéndose en la frontera bélica contra múltiples y variados adversarios, que se mostraban capaces de perturbar las líneas de comunicaciones entre América y la metrópoli...¹

Como ya se propuso, parte de la hacienda de la Corona de Castilla se estructuró a partir de las remesas americanas —ordinarias en las Indias, pero administradas como extraordinarias en la Península—, donde representaron un enorme aporte a la continuidad de las políticas de la Monarquía Hispánica.² Por tal motivo, fue constante en las legislaciones castellanas la proyección un espacio de exclusividad mercantil bien guarnecido y defendido. Sin embargo, estas disposiciones solían ser tardías, pues los diversos monarcas fortalecieron agresivas políticas en Europa a partir de las rentas castellanas e indianas, en lugar de privilegiar el espacio atlántico. En ese sentido, las reacciones eran consecuencia de algún revés, más que soluciones o proyectos elaborados con antelación.

Siguiendo entonces la misma línea de la expansión y ocupación ultramarina castellana, los primeros intentos de generar una zona segura recayeron sobre su potencial bélico marítimo. Tal proyección naval pretendía proteger su espacio de influencia, sus

1 Fernando de Bordejé y Morencos, *Tráfico de Indias y política oceánica* (Madrid: Mapfre, 1992), 121-122.

2 Una cuantificación general de los costos asumidos por la Monarquía Hispánica, así como una valoración de los aportes indianos puede consultarse en: Bartolomé Yun Casalilla, *Marte contra minerva. El precio del Imperio español, c. 1450-1600* (Barcelona: Editorial Crítica, 2004).

conexiones económicas y rutas comerciales, pero, sobre todo, el trayecto de las remesas americanas, lo que significó un profundo esfuerzo burocrático desde las más altas esferas gubernamentales. Sobre este aspecto es importante apuntar que hasta mediados del siglo xvi la forma de movilización para las unidades marítimas correspondió al sistema de embargos y asientos.³ Esto implicaba que la Corona —de forma similar a la administración fiscal—, en lugar de mantener unas escuadras propias, encargaba a terceros la movilización «inmediata» durante coyunturas puntuales. Así, resulta lógico el rol encargado a la Casa de la Contratación de Sevilla para la defensa de la «Carrera de Indias» al coordinar y monitorear las relaciones comerciales, así como proveer la escolta militar que debía acompañar y proteger al convoy mercante en cuestión.

Esta temprana imposibilidad de movilizar las embarcaciones regias —naos de Castilla y galeras de Aragón, cuyo mando había sido unificado tras la reconquista de Granada—, fue resultado de su pérdida en 1511 durante una tempestad cerca a la isla de Gelves, cuando se preparaban para asaltar Túnez.⁴ Así las cosas, debió recurrirse, además, de una guarda marcial, a artillar los mismos mercantes que realizaban el tráfico, pues las capacidades bélicas en el mar de la Monarquía se habían limitado, mientras la presión militar en los teatros navales mediterráneos y atlánticos no se redujo. Impresiona entonces que en medio de tales dificultades se hubiese ordenado en 1513 a la Casa de la Contratación la remisión de un par de carabelas para resguardo de Cuba,⁵ que coincide con la ya citada armada que transportó a Pedrarias Dávila a Castilla del Oro.

La siguiente medida destinada a proteger el espacio americano, pero sin incluir el despliegue de unidades permanentes en el Caribe fue mandar a que la «Carrera de Indias» siempre contara con una custodia militar debidamente preparada y artillada para

3 José Martínez Cardós, «Las Indias y las cortes de Castilla durante los siglos xvi y xvii», *Revista de Indias* 65. Vol. 16 (1956): 365-366.

4 Virgilio Pérez y González de la Torre, *Historia de las cuatro marinas españolas. Marina de guerra* (Madrid: Sílex, 2001), 47-48.

5 Bibiano Torres, *La marina en el gobierno y administración de Indias* (Madrid: Mapfre, 1992), 62.

su protección mediante una Real Orden fechada en 1524.⁶ Este es un aspecto muy interesante, pues como ha argumentado Esteban Mira Caballos, esta navegación en conserva, es decir, en grupos, se convirtió en la praxis, ejemplificando que ya operaba un sistema de flotas, mucho antes de su institucionalización a mediados de siglo.⁷ En ese sentido, la creación de la Armada del Mar Océano ese mismo año significó un enorme esfuerzo estatal por hacerse cargo del dominio marítimo, sin embargo, nunca logró ser operativa, y por la falta de financiación, finalmente debió suprimirse.⁸

ESTATALIZACIÓN DE LAS ARMADAS ESPAÑOLAS

Tales penurias fiscales —tan características del gobierno de Carlos V—, debieron influir en el recurrente uso del sistema de asientos e incluso en la aprobación del curso en Guipúzcoa para los enfrentamientos en el mar Cantábrico,⁹ y también sobre las armadas de averías¹⁰ que se desplegaron para proteger el comercio indiano. Estas permitían disponer de embarcaciones, o contratar directamente los servicios de una escuadra y desplegarla sobre los puntos críticos donde se requerían. Muy significativo resulta entonces que, según cifras propuestas por Paul E. Hoffman, entre 1535 y 1547 el 40% de los navíos perdidos en la Carrera de Indias fuese precisamente en el Caribe,¹¹ por lo que resulta comprensible que la respuesta a estadísticas tan negativas fuese la

6 Georg Friederici, *El carácter del descubrimiento y de la conquista de América*, 319.

7 Esteban Mira Caballos, «Las armadas de averías y la defensa naval del Caribe (1492-1556)», *Las Antillas mayores, 1492-1550. Ensayos y documentos*, 223-225

8 Se inició con 12 galeones, y en su punto máximo movilizó 14 unidades. Ver: Bibiano Torres, *La marina en el gobierno y administración de Indias*, 62.

9 Se calcula que se apresaron 1400 naos con 5000 cañones, 15 000 prisioneros y 1000 muertos. Virgilio Pérez y González de la Torre, *Historia de las cuatro marinas españolas. Marina de guerra*, 61.

10 Su etimología proviene del árabe daño o pérdida. Se consideraba el detrimento de las mercancías y otros efectos durante la navegación. Ver: C. H. Haring, *El comercio y la navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgo*, 77.

11 Paul E. Hoffman, «El desarrollo de las defensas del Caribe. Siglo XVI y principios del s. XVII», *Influencia de España en el Caribe, La Florida y La Luisiana, 1500-1800* (Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1983), 19.

proyección del poder naval castellano al núcleo antillano, generando una primera línea de defensa naval.

Así, las armadas de averías solo serían ensambladas por los jueces encargados que residían en La Española durante coyunturas puntuales, liberando presión a la Corona, en tanto no debía atender el mantenimiento permanente de una escuadra propia con todos los gastos que implicaba, como su mantenimiento, sueldos de la tripulación y demás material bélico y bastimentos. Por supuesto, esto imponía una composición heterogénea —sin ningún tipo de estandarización—, pues cada armada dependía de los tipos de embarcación surtas en el puerto. Normalmente eran naos y carabelas, aunque en algunos casos excepcionales se valieron de galeones o bergantines, los cuales se adaptaban para cumplir una serie de operativos militares para los cuales no estaban adecuados, pero se reforzaban disponiendo de la artillería con la que se guarnecía la fortaleza de Santo Domingo. Según datos aportados por Esteban Mira Caballos, esta armada solo fue ensamblada y desplegada en siete oportunidades, siendo el periodo de mayor movilización los años de 1537-1543, en los que se conformó en cinco oportunidades.¹²

Además, para reforzar la seguridad de las remesas, tan importantes para el correcto desempeño de las políticas regias, se procedió durante este periodo a los primeros envíos de flotas con el único propósito de transportar y asegurar los caudales indianos. De acuerdo con Clarence H. Haring, las primeras en cumplir esta tarea fueron las armadas de Blasco Núñez de Vela, en 1537; en 1540, la comandada por Cosme Rodríguez; y, la de 1542, bajo las órdenes de Martín Alonso de Ríos¹³ —fechas que coinciden con el periodo de máxima movilización de las armadas de avería en Santo Domingo—. De lo anterior puede deducirse entonces que la remisión de embarcaciones armadas para transportar las remesas, al igual que las flotas en conserva ya se implementaba en la práctica mucho antes de la real ordenanza emitida por el

12 Normalmente se movilizaban de 2 a 4 embarcaciones. La armada de avería operó en 1528, 1537, 1538, 1539, 1542, 1543 y 1556. Ver: Esteban Mira Caballos, «Las armadas de averías y la defensa naval del Caribe (1492-1556)», *Las Antillas mayores, 1492-1550. Ensayos y documentos*, 217-247.

13 C. H. Haring, *El comercio y navegación entre España y las Indias*, 227.

emperador Carlos V en agosto de 1543, que dispuso la remisión anual de dos convoyes.¹⁴

También ha de resaltarse la creación de algunas armadillas americanas a mediados de siglo, que tenían como objetivo despejar las rutas marítimas de los piratas y corsarios que las navegaban. Estas tampoco lograron una continuidad significativa, pues se vieron muy deterioradas por huracanes, o fueron implementadas como escoltas para los convoyes en su tornaviaje a la península, reforzando a la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias para resguardar las remesas.¹⁵

Por supuesto, el objetivo que yacía entre las armadas de averías, y el envío de embarcaciones artilladas en número considerable para defenderse mutuamente, no era patrullar el Caribe o mantener una presencia militar permanente, sus funciones se limitaban a operar contra un enemigo específico, o simplemente asegurar las remesas en su ruta a la península. Así, la defensa indiana como tal, y puntualmente del Caribe, continuó siendo un problema de fondo que no se atendió íntegramente hasta el ascenso al trono de Felipe II (r. 1556-1598), quien reiteró las órdenes para convoyar las flotas en 1552 y 1564, —so pena de pérdida del buque y cargamento, así como la confiscación de bienes al capitán—, y las ordenanzas de 1536 y 1547 referentes al tonelaje y derroteros,¹⁶ y artillería.¹⁷ Sin embargo, estas legislaciones, aunque más rígidas que las carolinas, fueron una prolongación de su esencia. En ese sentido, por medio de una real cédula fechada en julio de 1561 se ordenó —de nuevo— la prohibición de navíos sueltos a Indias, que debían siempre viajar en conserva y

14 Antonino Vidal Ortega, «Cambio de función del puerto de Cartagena de Indias durante el siglo XVI». *Historia Caribe* n.º 9 (2004): 129.

15 Bibiano Torres, *La marina en el gobierno y administración de Indias*, 63-64.

16 F. Condeminas Mascaró, *La marina militar española desde sus orígenes hasta 1898* (Málaga: Aljaima, 2000), 139 y ss.

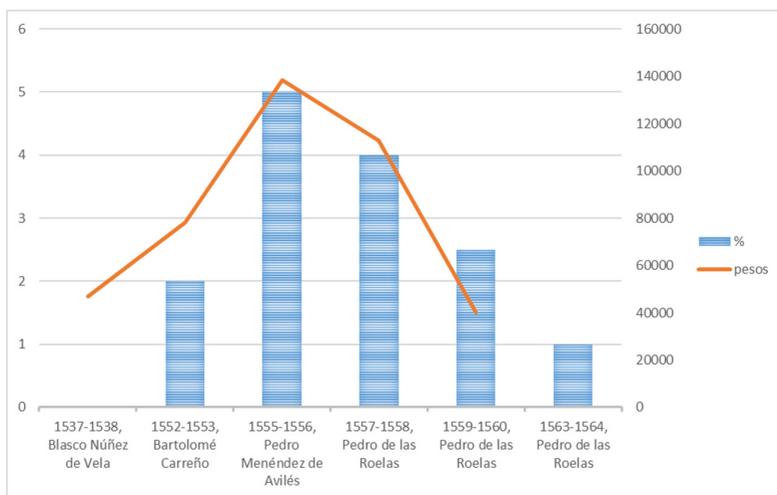
17 Se emitieron ordenanzas que pretendían normalizar unas características comunes como tonelajes, régimen de navegación y armamento en 1531,1534,1535,1539,1541,1543,1568, etc. Ver: Esteban Mira Caballos, «Las armadas de averías y la defensa naval del Caribe (1492-1556)», *Las Antillas mayores, 1492-1550. Ensayos y documentos*, 217-219.

consolidar el sistema de flotas,¹⁸ normalizando los intercambios comerciales que ya sucedían en la práctica, además de regularizar la llegada de remesas a la Península como uno de sus objetivos primordiales.

De lo anterior puede concluirse que las constantes legislaciones y sus reiteraciones promulgadas por los diversos monarcas que ciñeron la Corona de Castilla, fueron prueba de la importancia reconocida a mantener un vínculo constante y estable entre la Península y sus posesiones americanas, a pesar de su limitado margen de aplicación. Así, se procedió a generar un estricto programa de navegación —basado en la propuesta de Pedro Menéndez de Avilés—,¹⁹ que estructuró el derrotero y cronograma para el grueso de las embarcaciones mercantes zarpadas desde Sevilla a los complejos portuarios caribeños que resultaron privilegiados. El mecanismo era bastante sencillo: disminuir los costes de las flotas que inauguraron la travesía en conserva (en teoría Blasco Núñez de Vela en 1537), y sobre todo aumentar la seguridad al proyectar la concentración unidades, es decir, de activos mercantiles y navales, así como cargar sobre el impuesto de avería los gastos de la escolta militar —imposición al comercio que fue la principal contribución con la que se movilizaban las armadas desde La Española con proyección a la región caribeña:

18 Antonio García Baquero, *La carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios* (Sevilla: Algaida, 1992), 90.

19 La Corona institucionalizó solo con unas leves modificaciones a las fechas de salida y llegada el proyecto ideado por este marino. Esteban Mira Caballos, «Pedro Menéndez de Avilés diseñó el modelo de flota de Carrera de Indias», *Revista de Historia Naval* n.º 92 (2006): 7-24.



Gráfica IV. Coste de los convoyes y porcentaje de Avería (1552-1564).²⁰

Según las cifras propuestas por Clarence H. Haring, se puede observar un claro punto de ruptura en el porcentaje cobrado por concepto de avería —la cual era calculada por funcionarios de la Casa de la Contratación en asocio con el prior y cónsules sobre el monto mínimo para costear la escolta, y el cual se recaudaba durante el registro de mercaderías—, el cual pasó del 2% al 5% entre 1552-1555, para luego disminuir progresivamente hasta 1% para 1564. Como resulta lógico, a grandes rasgos los totales invertidos oscilaron en función al porcentaje, el cual también se nutría de una tarifa de 20 ducados de avería por cada pasajero.²¹ Además, es importante resaltar que el punto de inflexión (1555-1556) coincide con el cambio de titularidad en la Corona de Castilla,²² y

²⁰ Elaboración y equivalencias monetarias propias basada en: C.H. Haring, *El comercio y la navegación entre España y las Indias*, 87-88.

²¹ Aunque fue normatizado mediante una serie de 43 ordenanzas en 1573, este modelo ya se aplicaba con anterioridad. Ver: C.H. Haring, *El comercio y la navegación entre España y las Indias*, 84-90.

²² Carlos V dividió y cedió su inmenso patrimonio entre su hermano Fernando, quien fue elevado a Sacro Emperador, y su hijo Felipe en las Abdicaciones de Bruselas. Esto implicó la división dinástica de los Austrias.

por tanto, el inicio de una nueva política dirigida por Felipe II, quien como ya se ha mencionado, impulsó la institucionalización de la Carrera de Indias.²³ Esto marcaría entonces las dinámicas de una reducción de costos generales para la movilización de la escolta militar.

Por ello, además de la relativa seguridad que proporcionaba la aglomeración de embarcaciones, este sistema permitía maximizar el provecho del presupuesto disponible, por lo que resulta vital ponderar el sentido de estas decisiones dentro de unas posibilidades fiscales limitadas. Así, podría inferirse que se trató de una redistribución de los activos de los que ya se disponían, y repartir el monto global de los costos defensivos entre las contribuciones de los mercaderes agrupados en una flota, permitió reducir el porcentaje de avería, o lo que sería lo mismo: al obligar a los comerciantes a concentrar su comercio y apoyarse mutuamente en la defensa de sus embarcaciones mercantes, se posibilitó disminuir el aporte para la manutención de la escolta militar, lo que reducía las posibilidades de asalto, al tiempo que les permitía conservar una mayor ganancia sobre su tráfico al aportar un porcentaje menor en concepto de avería, mientras aliviaba las tareas logísticas estatales preparando una escolta militar menos numerosa.

El resultado fue el establecimiento de dos rutas mercantes que iniciaban su travesía desde el río Guadalquivir a Canarias, donde completaban su avituallamiento (principalmente en Lanzarote o Gomera) —práctica que pretendió anularse durante el siglo xvii, a menos que fuera imperativa la escala para asegurar el abastecimiento—, donde además se unían los navíos del archipiélago y continuaban hasta las Antillas Menores donde sus rumbos se separaban. Allí, la primera caravana, denominada Flota de Nueva España —zarpada en primavera—, al llegar a Deseada tomaba dirección noroeste pasando por Santa Cruz y Puerto Rico, realizando una rápida aguada y recolección de leña en la bahía de Neiba (La Española), de donde pasaba al Cabo San Antonio en el oeste cubano con miras a llegar a Veracruz. La segunda

23 Esteban Mira Caballos, *La armada guardacostas de Andalucía y la defensa de la Carrera de Indias (1521-1550)* (Sevilla: Muñoz Moya Editores, 1998), 101.

ruta mercante, que solía iniciar su travesía en agosto tenía como objetivo las costas del Circuncaribe sur, y en tanto el grueso de la escolta militar continuaba esta ruta, se les llamó «Galeones de Tierra Firme». Su media de navegación a Canarias se estimaba en una semana, y de allí a Deseada (Antillas Menores) entre 25 a 30 días, de donde adoptaban el rumbo al cabo de la Vela.²⁴

Estos derroteros fueron constantes, debido a que eran innegociables los puntos de partida y llegada —en virtud del pretendido monopolio mercantil—, además de los regímenes de corrientes marítimas y eólicas que limitaban la navegación de vela de altura.²⁵ Sin embargo, esta no era una navegación rígida en su desarrollo, sino que variaba según las capacidades económicas y fiscales de los diferentes emplazamientos costeros, por lo que ambas rutas se desglosaban para cubrir el comercio de puertos menores y transportar los caudales de las cajas reales. Uno de los ejemplos más representativos fue el de La Española²⁶ —epicentro de la colonización Caribe y americana—, y escala virtualmente obligatoria para las travesías de ida y vuelta hasta 1550. La cual, tras el agotamiento de las fuentes auríferas, decadencia de la población aborigen y luego criolla, dependió de unos ciclos azucareros y ganaderos que no detuvieron la tendencia decreciente de su economía durante la segunda mitad del siglo xvi, reflejado en la disminución de su movimiento mercantil, que pasó a copar solamente el 50% del movimiento antillano, que no representaba más del 3 al 5 % del tráfico atlántico total.²⁷ En el caso de Tierra Firme era común el envío de un patache a isla Margarita (al menos durante el periodo de extracción perlífera), Santa Marta, Riohacha, Maracaibo y Guaira, aunque no era una pauta estable-

24 C.H. Haring, *El comercio y la navegación entre España y las Indias*, 252-254.

25 Sobre el tipo de embarcaciones, rutas, tiempos de navegación, y cuantificación del tráfico contamos con la clásica obra de Pierre Chaunu y Hugette Chaunu, *Seville et l'Atlantique* (París: SEVPEN, 1955-1960).

26 Antonino Vidal Ortega, «Barcos, velas y mercancías del otro lado del mar. El puerto de Cartagena de Indias a inicios del siglo xviii». En: *Colombia y el Caribe. XIII congreso de colombianistas* (Barranquilla: Universidad del Norte: 2003), 47.

27 Pierre Chaunu, *Sevilla y América. Siglos xvi y xvii*, 68-80; 192-193; 196-197.

cida, sino que dependía de la directa autorización del general en acuerdo con el almirante y piloto mayor.²⁸

Aun así, y muy a pesar de todos estos esfuerzos por mejorar la protección de las rutas indianas en el último tramo del tornavaje, esto no significaba ningún alivio para la región caribeña, cuyos enclaves, y embarcaciones, que mantenían un cada vez más nutrido comercio entre sí, permanecían bajo constante amenaza. Y si bien este no fue el periodo con mayor concentración de asaltos de corso-piratería del siglo, durante la década de 1560 se cruzaron las líneas de tendencia de la predominancia francesa e inglesa, llegando a ocupar el tercer pico de las incursiones contabilizadas a lo largo del siglo xvi contra objetivos en el Nuevo Mundo según la sistematización desarrollada por Leopoldo Daniel López Zea.²⁹

En consecuencia, la tensión internacional cada vez más focalizada en Europa,³⁰ y el inicio de las hostilidades entre católicos y protestantes dio paso al apoyo estatal a la frecuente navegación de los rivales europeos a América —fuente de financiación extraordinaria que posibilitaba toda la estructura bélica de la Monarquía Hispánica, así como sus proyectos políticos y diplomáticos—, que eventualmente devino en intentos de colonización permanentes, lo que motivó gran preocupación en los círculos administrativos castellanos. Con la intención de frustrar el asentamiento de extranjeros en el espacio considerado como exclusivo de Castilla, y de donde podrían desplegarse capacidades logísticas para apoyar los asaltos corso-piratas, se proyectó una expedición

28 C.H. Haring, *El comercio y la navegación entre España y las Indias*, 251-254.

29 Leopoldo Daniel López Zea, *Piratas del Caribe y Mar del Sur en el siglo xvi (1497-1603)*, 242-243.

30 Durante este periodo las tensiones religiosas eclosionaron en conflictos abiertos como la sublevación en los Países Bajos o las guerras civiles en Francia, la restauración protestante en Inglaterra. Dentro de estas tensiones religiosas, la Monarquía Hispánica como garante del catolicismo quedó involucrada en la defensa de la Contrarreforma. Ver: Juan Vincens Vives, *Historia general moderna. Siglos xv-xviii* Tomo I (Barcelona: Vicens bolsillo, 1981), 168-205; John H. Elliott, *La Europa dividida, 1559-1598* (Madrid: Siglo XXI, 1979), 103-199.

para eliminarlos. Tal tarea se encargó a Pedro Menéndez de Avilés, quien exterminó a los colonos franceses³¹ en la Florida.³²

De tal modo, queda claro que la administración filipina dedicaba cada vez mayor atención y recursos a establecer una sólida relación comercial entre Sevilla y el Nuevo Mundo mediante el sistema de puertos privilegiados, así como suprimir los intentos de asentamiento permanentes de otros europeos. No obstante, estas expediciones y flotas tenían como origen la Península, y una vez culminada su función regresaban a ella. Por tanto, se generalizaron las peticiones, tanto de particulares, como de los mismos oficiales y burocracia castellana, para establecer armadas permanentes, las cuales, por supuesto, deberían pertenecer a la Corona pues su movilización indefinida era incompatible con los sistemas ya mencionados de embargos y asientos.

Aun así, el establecimiento de armadas indianas permanentes tardaría poco más de dos décadas. Durante este periodo, el arribo constante de los convoyes mercantes y sus guardas cumplía con los objetivos estratégicos de asegurar la continuidad de los intercambios trasatlánticos, y, sobre todo, proteger la movilización de las rentas indianas desde América hasta España. En los siguientes apartados se abordará cómo la afluencia de población flotante y metales preciosos influyó en el devenir de Tierra Firme como escala de los Galeones.

IMPACTO DE LA ESCALA TRASATLÁNTICA

La llegada de las flotas significaba un profundo estímulo a las economías resultado del arribo de población flotante, es decir, que solo residía temporalmente, pues el grueso de los individuos

31 Juan Carlos Mercado, «Espacios y encuentros fronterizos en la América Colonial: el caso de la Florida de Menéndez de Avilés (1565)», *Actas del XIV Congreso de la Asociación Internacional de Hispanistas*, disponible en línea: https://cvc.cervantes.es/literatura/aih/pdf/14/aih_14_4_054.pdf

32 Tras una serie de intentos de colonización castellanas como los dirigidos por Ponce de León (1513), Lucas Vázquez de Ayllón, quien fundó San Miguel de Guadalupe en la bahía de Cheasepeake y, finalmente, en cercanías de Tampa por Hernando Soto los franceses ocuparon la Florida (*Floride Française*) entre 1562-1565 se asentaron en *Chalesfort* y luego *Fort Caroline*.

que realizaba la travesía atlántica era personal operativo de las embarcaciones que componían el convoy mercante y su escolta — además de los marineros y militares debía embarcarse una serie de oficialidades encargadas del gobierno y administración—,³³ y, por tanto, solo permanecían en los puertos americanos durante los preparativos para el tornaviaje, a menos que requirieran servicios médicos debido a las constantes enfermedades tropicales que diezaban a los europeos en las regiones ecuatoriales.³⁴ En ese sentido, es importante resaltar que si bien existía un flujo regular de pasajeros a Indias —en su inmensa mayoría castellanos—,³⁵ controlado mediante la Casa de la Contratación de Sevilla,³⁶ estos no necesariamente se establecían en Tierra Firme, sino que arribaban allí con las flotas y proseguían sus viajes hacia otros pun-

33 La oficialidad de los mercantes era designada por la Casa de Contratación y Consulado (1543), pero el Rey asignaba al almirante y capitán general, quien a su vez nombraba al capellán, maestro carpintero, maestro calafate, médico, barbero cirujano, y comandante de pataches. La suboficialidad de cada embarcación correspondía a cada capitán. Además, el Rey nombraba un gobernador para los tercios de los galeones. También viajaba un veedor, contador adscrito a cada armada, alguacil mayor para cada nao, capitán de artilleros, maestros de plata, de raciones, (escribano de raciones, alguacil de agua y despensero), escribano mayor y uno por navío, 4 pífanos, boticarios, buzos (para la capitana y almirante), etc. Ver: C.H. Haring, *El comercio y la navegación entre España y las Indias*, 244-249.

34 «En otra he dado a Vuestra Majestad aviso cómo la flota de don Diego de Maldonado llegó al puerto de esta ciudad en salvamento a 20 de junio pasado, Estúvose descargando la ropa que para aquí traía cuarenta días, y partió para el Nombre de Dios a los seis de agosto y volvió al puerto de esta ciudad a invernar a fin de octubre. Toda la gente de la flota vino enferma y murió mucha en el Nombre de Dios. Aquí se van reformando de la salud y estarán hasta fin de enero del año venidero y volverán por la hacienda de Vuestra Majestad y de particulares, para hacer su viaje para esos reinos». Carta de Pedro Fernández de Bustos, 15 de noviembre de 1582. Ver: Juan Friede, *FDNRG*, Tomo VIII, doc. 1166.

35 Estuvo prohibido el paso de oriundos de otros territorios a las Indias al menos hasta 1596, cuando se aceptó el tránsito de navarros, aragoneses, catalanes, valencianos y mallorquines. José María Ots Capdequí, *El Estado español en las Indias*, 20-22.

36 Los interesados debían contar con una licencia expedida en su lugar de residencia y ser avalados por la Casa de la Contratación. Durante la segunda mitad del siglo xvi se presentaron los índices de migración más altos del periodo, seguidos por una decadencia durante el siglo xvii. Ver: Eufemio Lorenzo Sanz, «La emigración de castellanos y leoneses a América en los siglos xvi y xv», Juan Andrés Blanco Rodríguez (ed.), *La emigración castellana y leonesa en el marco de las migraciones españolas* (Zamora: UNED Zamora - Centro de Estudios de la Emigración Castellana y Leonesa, 2011), 67-84.

tos de la geografía suramericana. Por ello, aunque el lapso en que aumentaba súbitamente la densidad demográfica en los puertos caribeños era breve, se requería un profundo esfuerzo logístico (abastecimiento e infraestructura) en los asentamientos en pleno proceso de consolidación para albergar a estos individuos. Además de esto, en los puertos escala —en el caso de Tierra Firme, al complejo Cartagena-istmo—, se requería también atender las necesidades técnicas de las embarcaciones (como podrían ser maderas, clavos, velas y personal especializado para realizar mantenimientos y reparaciones), y la necesidad de desarrollar una infraestructura adecuada —como lo serían muelles para el cargue y descargue, instalaciones cercanas para almacenar las mercancías, y suficientes habitaciones para asegurar el hospedaje de la tripulación, soldados³⁷ e incluso pasajeros, así como servicios médicos.

De tal manera, la opinión expresada por Alfredo Castillero Calvo al considerar que el motor de la economía panameña fue el sector de la prestación de servicios,³⁸ podría considerarse apto y viable para describir también el caso de las otras dos gobernaciones del Circuncaribe sur en Tierra Firme, aunque por supuesto matizando su alcance, pues su impacto fue asimétrico en cada una de ellas. Así, Cartagena se vio favorecida por su emplazamiento geoestratégico y control sobre una amplia bahía con capacidad para fondear los navíos de la flota, así como un régimen de vientos que permitía una rápida comunicación con el istmo. Bajo este hálito de seguridad, la ciudad atrajo a multitud de mercaderes que potenciaron su rol como factoría, y punto nodal para la redistribución de productos,³⁹ lo que aseguró un mercado para los bienes y servicios ofrecidos en el puerto y la ciudad, así como canalizar la oferta de su espacio circundante —denominada por

37 Al respecto se mandaron las ordenanzas de 13 de febrero de 1552 respecto a la tripulación y armamento de las flotas. Ver: C.H. Haring, *El comercio y la navegación entre España y las Indias*, 311.

38 Alfredo Castillero Calvo, *Economía terciaria y sociedad. Panamá siglos XVI y XVII*, 7-14.

39 Antonino Vidal Ortega, «Cambio de función del puerto de Cartagena de Indias durante el siglo XVI»: 120-137.

Vidal Ortega como región geohistórica—. ⁴⁰ Como resultado, la ciudad mantuvo una demanda agregada mientras la periodicidad anual de las flotas se mantuvo.

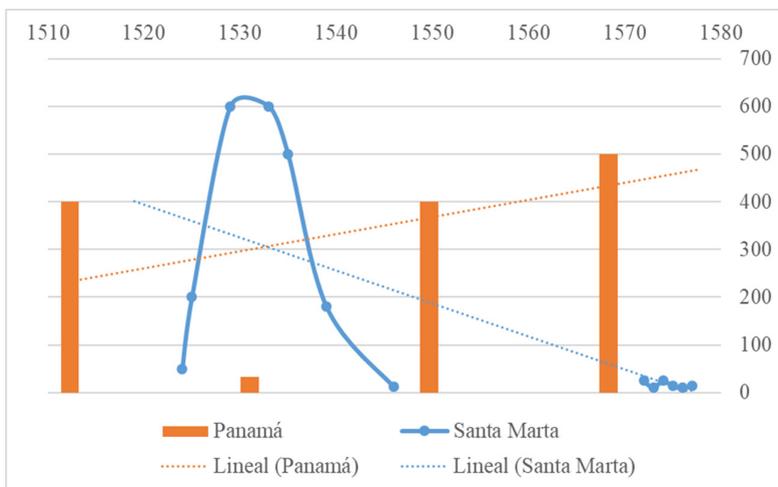
Respecto al abasto de las flotas, es importante recordar que la primera escala de abastecimiento era Cartagena de Indias, donde se realizaba un primer bazar y se preparaba la segunda parte de la ruta con destino a Nombre de Dios, donde se celebraban las ferias que enlazaban con los mercados del Perú, y una vez culminadas volvían a Cartagena como antesala a la reunión de las flotas en la Habana. Una de las consecuencias directas de la llegada de dichas embarcaciones fue la canalización de los recursos agropecuarios de las regiones circundantes al abasto de las flotas. Así, en concordancia con las escalas y población flotante se generaron dos circuitos económicos: el ístmico y cartagenero.

En primer lugar, se abordará el caso panameño, ⁴¹ cuya densidad productiva y poblacional se localizaba en el litoral pacífico, proyectando sus actividades mercantiles a Nombre de Dios a gran escala, solo ante la llegada de la flota. Así, los espacios caribeños del istmo fueron una mera prolongación de los circuitos económicos panameños. ⁴²

40 Antonino Vidal Ortega, «La región geohistórica del caribe. Tierra Firme y Cartagena de Indias a comienzos del siglo xvi». *Revista mexicana del Caribe* n.º 7 (2003): 7-37.

41 Para el desarrollar el análisis del istmo contamos con los invaluable aportes de Castellero Calvo, que no solo ha estudiado el desarrollo de estos modelos productivos, sino también la especialización económica por regiones, así como los precios de mercado de algunos productos como el trigo, el vino, carne e incluso propuso estimaciones nutricionales. Ver: Alfredo Castellero Calvo, «Niveles de vida y patrones alimentarios», *Historia General de Panamá, Vol. I, Tomo II*, 399-430.

42 Carmen Mena García, «El traslado de la ciudad de Nombre de Dios a Portobelo a fines del siglo xvi». *Anuario de estudios americanos*, n.º 40 (1983): 78.



Gráfica V. Vecinos de Panamá y Santa Marta (1519-1577).⁴³

De la gráfica anterior se puede inferir que la dinámica demográfica en la ciudad de Panamá presentó el mismo patrón de movimientos humanos ya descritos para otros lugares de Tierra Firme y el Caribe en general: una dramática caída poblacional durante la década de 1530 que coincide con el descubrimiento y conquista del *Tahuantinsuyo*. Posterior a este, hubo una larga tendencia al alza —que coincidiría con el inicio de la celebración de fiestas comerciales en Nombre de Dios (1544-1596)—⁴⁴ y que se consolida alrededor del medio millar de habitantes para la década de 1580. Por supuesto, esta cuantificación es completamente selectiva, pues solo incluye a los vecinos, dejando a los otros grupos o castas de lado, y se debe a una lamentable falta de información respecto a los habitantes totales, e incluso sus composiciones socio raciales. Solo contamos con datos globales para 1575,

43 Elaboración propia basada en los datos propuestos en: Alfredo Castellero Calvo, «Apéndice I», *Sociedad, economía y cultura material* (Panamá: Patronato de Panamá Viejo, 2006), 1031-1035 y Álvaro Ospino Valiente, *El drama urbano de Santa Marta durante la dominación española*.

44 Jesús Sanjurjo Ramos, «Caminos transísmicos y ferias de Panamá, siglos xvii y xviii», *Anales del Museo de América* n.º 20 (2012):264.

en los que se cuantifican un total de 3909 pobladores.⁴⁵ Aun así, resulta evidente que la coyuntura fue opuesta al caso samario ya abordado.

Debemos tener en cuenta que la demanda agregada resultado de la afluencia de población flotante no era unidireccional de los espacios caribeños al istmo, pues si bien se focalizaba en Nombre de Dios, paralela a la línea atlántica enlazada a las flotas, desde todo el Pacífico americano llegaban mercaderes a la ciudad de Panamá y cruzaban al litoral caribeño —los denominados peruleros—, lo que suponía una doble vía de movimientos humanos que tendrían su punto de encuentro en su geografía. Por tanto, no solo debían suplirse el aprovisionamiento de la flota, sino también atenderse los requerimientos alimenticios de la inmensa marea humana que inundaba el istmo.

Así, resulta lógico que este crecimiento de la población —fuese vegetativo resultado de inmigraciones forzadas o voluntarias, así como población flotante— y su demanda interna había significado un estímulo para la expansión de la frontera agrícola, la cual se precipitó a partir de la década de 1560 mediante un programa fundacional de asentamientos españoles, respaldados por una serie de poblados indígenas, sobre los que recaería el desarrollo agropecuario.⁴⁶ Al comparar diacrónicamente la inclusión e integración de nuevos territorios —es decir, la ampliación de la frontera agrícola— respecto a los casos cartagenero o samario, resalta que en Panamá fue algo tardío y traería hondas complicaciones, pues para este periodo se sustrajo a los indígenas del sistema de encomienda, a pesar de los intentos del virrey Francisco de Toledo para reubicar las poblaciones aborígenes. Por ello, el número de nativos disponibles para mantener el sistema se redujo sen-

45 De estos 3909, la inmensa mayoría serían esclavos (2809), seguidos por 800 blancos y tan solo 300 libres de todos los colores. No se registraron indígenas. Ver: Alfredo Castellero Calvo, *Historia General de Panamá, Vol. I, Tomo I*, 267.

46 Los satélites panameños fueron las doctrinas de Otoque, Taboga, Cerro de Cebra y Chepo; Natá, 1522: Olá, Calobre, Penonomé y La Atalaya; Santa Fe, 1558; Concepción, 1559; Los Santos, 1569: Cubita y Parita; La Filipina, 1571; Montijo, 1589; Remedios, 1590: San Félix, San Lorenzo, Gubalá, Nuestra Señora del Pardo, San Bartolomé de Tabarabá; San Francisco de la Montaña, La Mesa y San Rafael; Alanje, 1591: San Pedro, San Pablo, Bugaba, Boquerón y San Martín del Carpio. Ver: Alfredo Castellero Calvo, *Historia General de Panamá, Vol. I, Tomo I*, 117.

siblemente, lo que forzó la introducción de esclavos africanos⁴⁷, cuya afluencia en números elevados posibilitó una férrea resistencia en el Bayano entre los periodos de 1548-1558, y un segundo ciclo para la década de 1580, que dio paso a la fundación de Santiago del Príncipe, cerca al posterior emplazamiento de Portobelo, y Santa Cruz la Real, cerca de Panamá (cerro Ancón).⁴⁸

De lo anterior destaca lo complejo que resultó el abastecimiento panameño —aun sin entrar en consideraciones sobre las prácticas alimenticias propias de su población—,⁴⁹ pues tal variación en el modelo productivo —de mano de obra indígena a esclava— fue a efectos prácticos simultáneo al boom que significó la consolidación del sistema de flotas. Castellero Calvo incluso equipara la situación capitalina con un «desabastecimiento crónico»,⁵⁰ y lo mismo debía extenderse entonces a sus capacidades para aprovisionar la flota durante las ferias en el Caribe —máxime cuando la densidad poblacional y zonas productivas se focalizaban en los litorales pacíficos—. Tan frágil situación se tornó insostenible entre 1570 y 1571, cuando se experimentó la primera crisis de abastecimiento en el istmo,⁵¹ resultado de la afluencia de piratas sobre sus dos litorales, quienes desarticularon las rutas de comercio en general, y por supuesto, también de suministro.

47 Alfredo Castellero Calvo, *Historia General de Panamá, Vol. I, Tomo I*, 287.

48 Alfredo Castellero Calvo, *Historia General de Panamá, Vol. I, Tomo I*, 117.

49 Las élites tendieron a preservar sus costumbres europeas como un mecanismo de diferenciación social, entre ellas los hábitos alimenticios (vino, aceite, harina de trigo y carne) lo que conllevó a la desestimación del maíz o plátano. En cierta medida, tales prácticas lograron continuidad pues el sistema propio de las ferias favorecía la producción europea sobre la americana, e intentaba impedir que el mercado del istmo fuera suplido por terceros, si estos productos podían provenir de España —al menos durante el periodo regular de las flotas, es decir, de 1544 a 1589—, tras lo cual hubo una consolidación del consumo de los víveres autóctonos. Ver: Alfredo Castellero Calvo, *Cultura alimentaria y globalización. Panamá, siglos xvi al XXI* (Panamá: Novo Art, 2010).

50 Alfredo Castellero Calvo, «Orígenes de la alimentación colonial», *Historia General de Panamá, Vol. I, Tomo I*, 163-189.

51 Alfredo Castellero Calvo, «Subsistencias y calidad de vida», *Sociedad, economía y cultura material. Historia Urbana de Panamá La Vieja*, 428.

Resulta sugerente entonces que en medio de la grave crisis demográfica samaria,⁵² su gobernador, Lope de Orozco, proyectara estabilizar la economía profundamente afectada por la redirección y concentración del comercio trasatlántico en otros puertos —considerada la razón del debacle de Santa Marta—,⁵³ al encaminar la producción de la provincia a la crianza de miles de cabezas de ganado, entre ovejas, carneros, vacas y novillos para suplir la creciente demanda cartagenera y suministro de las mismas flotas,⁵⁴ así como desarrollar proyectos fundacionales en los valles de Tairona, Pacarabuey y Chimila,⁵⁵ sobre los cuales habría de cargarse la tarea agrícola. Sin embargo, esta producción debía canalizarse a través del puerto cartagenero, en vez de comercializarse directamente en Santa Marta,⁵⁶ por lo que podría considerarse una oferta adicional enlazada directamente a Cartagena como epicentro mercantil de Tierra Firme Oriental.

Como puede observarse, tanto en Panamá, como en Santa Marta se realizaban enormes esfuerzos para asegurar su subsis-

52 Solo quedaban 30 vecinos en la ciudad, y estaban dispuestos a abandonar el asentamiento. Informe rendido al Consejo de Indias por Íñigo Aranza, 1576. AGI, SANTA_FE, leg. 27, ramo 30.

Es importante mencionar que sí bien Santa Marta había sido erigida para ese momento hace casi medio siglo, esta era la misma población calculada para los asentamientos de reciente fundación en Panamá como Los Santos, Concepción, Villa de la Trinidad, Carlos, Santa Fe, e incluso Natá que sería anterior en las cifras propuestas por Juan López de Velasco en su relación *geografía y descripción universal de las Indias*. Ver: Alfredo Castellero Calvo, «Orígenes de la alimentación colonial», *Historia General de Panamá, Vol. I, Tomo I*, 125.

Anecdóticamente, cabe señalar que para 1560 se calcularon 250 vecinos cartageneros, población similar a la de Panamá en ese mismo periodo, e ilustran el profundo desbalance demográfico en Tierra Firme. Información anónima sobre el distrito de las Audiencia del Nuevo Reino, 1560. Juan Friede, *FDNRG*, Tomo V, doc. 782.

53 Antonio Julián, *La perla de América. Provincia de Santa Marta* (Bogotá: Biblioteca Popular, 1951), 267-272.

54 Antonino Vidal Ortega, «Por estar estas tierras tan remotas y apartadas. Santa Marta entre 1528-1640», Jorge Enrique Elías Caro (ed.), *Santa Marta, del olvido al recuerdo*, 39 y ss.

55 Informe rendido al Consejo de Indias por Íñigo Aranza, 1576. AGI, SANTA_FE, leg. 27, ramo 30.

56 Este puerto era escala solo bajo situaciones de fuerza mayor, y para entablar una relación comercial, solo era visitado bajo autorización directa del general de los Galeones de Tierra Firme, por una o dos embarcaciones menores. Ver: C.H. Haring, *El comercio y la navegación entre España y las Indias*, 252-253.

tencia, producir suficiente excedente de bastimentos para aprovisionar las embarcaciones con víveres frescos para el viaje de regreso, y destinar recursos alimenticios para todo el contingente de población flotante ya mencionada. Así, la permanencia de los Galeones de Tierra Firme alcanzó una profunda influencia en Cartagena, al presentarse un doble tránsito de estas embarcaciones por su bahía —llegada de la península como escala para continuar al istmo, y de regreso como escala antes de zarpar a Cuba—. En ese sentido, sería esta ciudad la salida natural para los víveres de toda su gobernación e incluso algunos productos samarios, pero al igual que sucedió en Panamá, hubo una discontinuidad respecto a la mano de obra que se encargaba de la producción:



Gráfica VI. Diezmos y tributos en Cartagena (1543-1578).^{57*}

⁵⁷ Elaboración y conversión monetaria propia basada en Hermes Tovar Pinzón, *El imperio y sus colonias*, 82-92.

* Los datos del periodo 1546-1554 se presentaron unificados, por lo que se ha aplicado una media aritmética que permitiera mantener la unidad de análisis cronológica cuatrienal. Por ello, 1546-1550 y 1551-1554 son un promedio de la cifra global propuesta por Hermes Tovar Pinzón.

La primera impresión al analizar los montos propuestos por Tovar es que el tributo, entre 1555-1559, alcanzó un total exorbitante con relación a las demás cifras declaradas, e incluso con los montos habituales recaudados bajo este mismo gravamen, alcanzando 22790 pesos (pico que ya se percibía en la Gráfica II).

Sin embargo, existe la posibilidad que estas cifras atestigüen los excesos de los encomenderos sobre sus indígenas, en tanto el abrupto decrecimiento registrado entre lo quinquenios de 1555 a 1559 y 1560 a 1564 coincide con el proceso de tasación bajo supervisión directa por los oficiales de la Real Audiencia de Santa Fe de Bogotá. Así, su ejecución en Cartagena había sido asignada al oidor Juan de Maldonado a mediados de 1556, pero este no cumplió esta tarea antes de marcharse de la provincia.⁵⁸ Además, resalta que los indígenas no tributaban en oro —aunque no se especifica si se demandaba el metal como tal o se refiere a una alusión a un pago monetizado—, sino que se ocupaban en rozas de maíz para alimentar el ganado y las aves del rey,⁵⁹ lo que respaldaría la hipótesis del uso sistemático de los nativos como mano de obra con miras a la producción agropecuaria, ya fuese para una economía de subsistencia, o la comercialización de sus excedentes.

Para finales de ese mismo año, 1556, se calculó que la población conjunta de grandes y chicos en Tolú y Mompos solo ascendía a 2000 individuos, y se urgía al gobernador y obispo cartagenero a realizar la tasación.⁶⁰ Esto proporciona una segunda explicación, pues a la par que hubo quejas sobre los excesivos tributos demandados —como fue la denuncia elevada por el fiscal contra el encomendero de villa de María, Luis Barroso en 1560—,⁶¹ la baja demográfica indígena en la región Caribe llegó a un punto clímax, que también permite dimensionar las reitera-

58 Carta de Pedro de Során al Consejo, 6 de mayo de 1556. Juan Friede, *FDNRG*, Tomo III, doc. 327.

59 Carta de los oficiales reales de Cartagena al Consejo, 8 de mayo de 1556. Juan Friede, *FDNRG*, Tomo III, doc. 328.

60 Cédula al gobernador y al obispo de Cartagena, 18 de noviembre de 1556. Juan Friede, *FDNRG*, Tomo III, doc. 366. Esto fue reiterado en el documento 371.

61 Vecino de Villa María: acusado de usura, 1560. AGN, Sección Colonia, CACIQUES_INDIOES.74, D.17, F. 909-948.

das directrices regias orientadas a suavizar la explotación de los naturales. Esta medida se refleja en la intención de la Corona de pasar a los indígenas previamente encomendados a algunos conquistadores, a ser mantenidos bajo tutela real —como fue el caso de los indios de Mahates que pertenecían al heredero de Pedro de Heredia, don Antonio—⁶² y exigir al gobernador que no se abusara de ellos.⁶³ De igual manera se proyectó una intensa fiscalización sobre los encomenderos durante estos primeros años de 1560, como fueron las causas emprendidas contra los maltratos de Cristóbal Rodríguez a los indios de Pavillamon y Cispacua⁶⁴ o contra Gonzalo Hernández en Patuapo y Taibe.⁶⁵ Esta dinámica se enmarca en una política a escala continental.

Lamentablemente, es escasa la información disponible para reconstruir la demografía del periodo en las regiones costeras durante un periodo extenso, pero según recientes cálculos de Hermes Tovar, la distribución poblacional indígena en la provincia de Cartagena de Indias —cuyo decrecimiento a partir de 1560 pasó de agudo a moderado—,⁶⁶ estaba focalizada a inicios de la misma década, en orden decreciente en Cartagena, Tolú, Mompox y por último María. También puede afirmarse que la relación entre los tributarios y el global de indígenas en todos estos distritos fue proporcional (28,25%, 28,26%, 28,25%, 28,24% respectivamente). Esto quiere decir que aproximadamente poco más de un cuarto de la población total eran hombres en edad de tributar, y sobre los cuales, a grandes rasgos, recaía la producción de bastimentos.

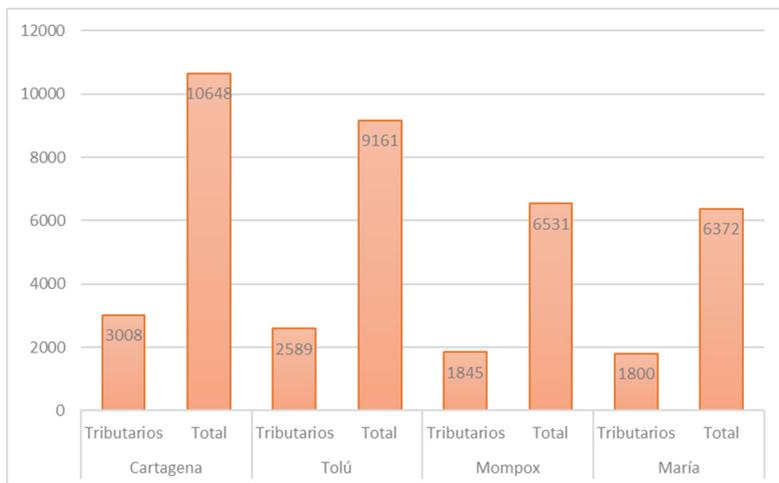
62 Real cédula al gobernador de Cartagena, 11 de diciembre de 1560. Juan Friede, *FDNRG*, Tomo IV, doc. 572.

63 Real cédula al gobernador de Cartagena, 12 de octubre de 1561. Juan Friede, *FDNRG*, Tomo IV, doc. 625.

64 Pavillamon y Cispacua: causa contra estanciero, 1560. AGN, VISITAS-BOL: SC.62.9, D.8, F.872-934.

65 Causa seguida a Gonzalo Hernández, 1564. AGN, CRIMINALES-JUICIOS:SC. 19.180, D.18, F.503-520.

66 Hermes Tovar Pinzón, «Las cifras y los métodos en la reconstrucción de la población colombiana», Adolfo Meisel Roca y María Teresa Ramírez G (eds.), *La economía colonial de la Nueva Granada*, 106.



Gráfica VII. Población indígena y tributarios de Cartagena de Indias (1560).⁶⁷

Esta información es relevante, en tanto regresando al análisis de la Gráfica VI, sobre esta distribución geográfica de los tributarios indígenas se aplicó la política real respecto a las encomiendas ya citada, y permite explicar la dramática caída en los ingresos registrados en el ramo de tributos. Además, al relacionar estos datos con la segunda variable, que sería el cargo de diezmos (que desde su consolidación en la década de 1540 mantuvo una estabilidad declarando alrededor de los 10000 pesos),⁶⁸ podría sugerirse que hubo relación entre las tareas del tributo, como labor de la mano de obra indígena, y el diezmo, que representaría pro-

⁶⁷ Elaboración propia según los datos presentados en: Hermes Tovar Pinzón, «Las cifras y los métodos en la reconstrucción de la población colombiana», Adolfo Meisel Roca y María Teresa Ramírez (eds.), *La economía colonial de la Nueva Granada*, 118.

⁶⁸ Como ya se mencionó, esta sería una cesión que desde la hacienda eclesiástica se daba a la Corona, que se encargaba de su recolección y redistribución. Para el caso puntual de Cartagena, su administración suscitó enfrentamientos, pues el licenciado Simancas, obispo de Cartagena, se quejaba en una misiva al Rey de la falta de entrega de los diezmos que corresponden a su obispado por parte de los oficiales reales. Carta del obispo de Cartagena al Rey, 1560. Juan Friede, *FDHN-RG*, Tomo IV, doc. 571.

porcionalmente la producción agropecuaria, aunque se presenten las excepciones del quinquenio 1555-1559 —presuntamente resultado de las controvertidas tasas de los encomenderos—. Así, la evolución diacrónica de estos datos demuestra una clara bifurcación de las tendencias con la reducción del tributo a partir de 1570, que podría asociarse con el control de las tasas, y la baja demográfica indígena generalizada a escala continental —en el caso cartagenero aguzada por una peste, que en gran medida asoló Mompox, según se notificó en 1563—,⁶⁹ y que fue suplida con la introducción de mano de obra esclava, al igual que en el ya mencionado caso panameño.

Una vez perfilada la evolución de las rentas más gruesas de la real hacienda cartagenera antes de la institucionalización del sistema de flotas (tributo, diezmos y quintos), es necesario evaluar cómo se engrosaron exponencialmente las arcas de la Corona con el arribo periódico de los convoyes trasatlánticos. Como ya se propuso, la tasación de las relaciones comerciales correspondía a la Hacienda ordinaria, por lo que el Rey tenía plena potestad para disponer sobre este tipo de rentas. Para ese periodo, en el caso indiano, Felipe II optó por acrecentar la tasa de almojarifazgos⁷⁰ —un impuesto moro sevillano que fue conservado tras la reconquista liderada por Fernando III, y que consistía en derechos sobre la importación de productos—,⁷¹ la cual se duplicó entre 1566 y 1568.⁷²

69 Real cédula al gobernador de Cartagena, 28 de diciembre de 1563. Juan Friede, *FDNRG*, Tomo V, doc. 717.

70 Según Chaunu serían el Mayor (percibido de todas las mercancías que ingresaban en Andalucía), y de Indias (para los productos indianos que entraban en Sevilla) y los almojarifazgos inherentes a los movimientos portuarios en América. Ver: Pierre Chaunu y Hugette Chaunu. *Seville et l'Atlantique*, Tomo I, 246.

71 Hacía parte de los gravámenes captados en las aduanas como límites de la Corona, al igual que los diezmos de la mar, puertos secos, etc. Tras su aplicación en Andalucía y Murcia abarcó también ingresos no aduaneros. Sin embargo, para el siglo XVI solo se mencionan el de Sevilla e Indias. Luis G. de Valdeavellano, *Curso de Historia de las Instituciones Españolas*, 604-605; Miguel Artola, *La Hacienda del Antiguo Régimen*, 55-56.

72 Mediante Real Cédula de 29 de mayo de 1566 se estableció que debería fijarse la tasa en 15% (10% para el almojarifazgo en Sevilla y 5% en Indias). Ismael

Según los datos de recaudación de almojarifazgos,⁷³ no hubo sincronía respecto al aumento de presión fiscal en toda América, pues era común que se aprobaran mercedes, como parece que sucedió con Nombre de Dios y Portobelo, que obtuvieron una exención real por lo que no se aumentó allí el porcentaje cobrado.⁷⁴ Para el caso de Cartagena, consta que en 1561 se prorrogó por tres años la merced de libertad de derechos de las cosas que llegasen y se exportaran.⁷⁵ Pero, a pesar de estas excepciones, resulta lógico, que las cajas de Tierra Firme se vieron fuertemente favorecidas por el arribo de los Galeones de Tierra Firme, y en especial Cartagena de Indias, pues se realizaba una retasación de las mercancías conforme al precio que valieran allí⁷⁶ —al menos para el año de 1557, y de 1560 a 1564 se realizó sobre el 70% del valor de vinos y mercancías provenientes de la península y Canarias—,⁷⁷ cuyo monto se ingresaba a la caja real.

Sánchez Bella, *La organización financiera de las Indias, siglo xvi*, 22; C.H. Haring, *El imperio español en América* (México: Alianza Editorial Mexicana, 1990), 367-368.

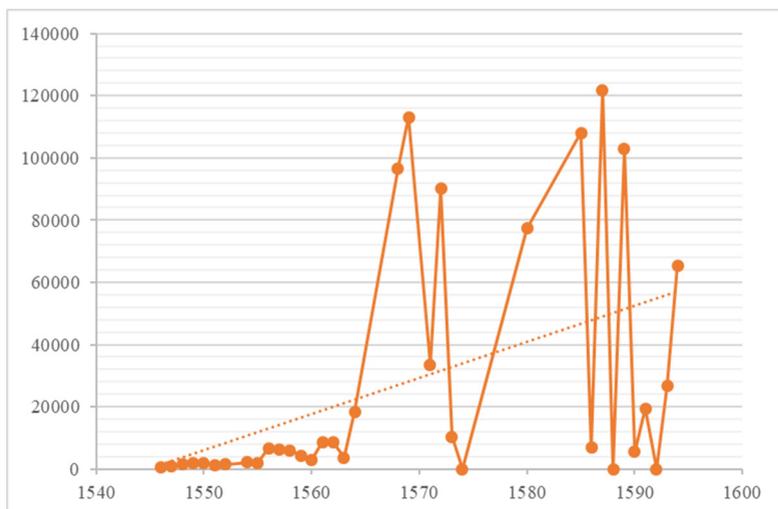
73 Pierre Chaunu y Hugette Chaunu, *Seville et l'Atlantique*, Tomo VI, 446-451; y Tomo VIII, 960-966 y 1040-1041.

74 Ismael Sánchez Bella, *La organización financiera de las Indias, siglo xvi*, 22-23.

75 Real cédula a los oficiales de Cartagena, 22 de enero de 1561. Juan Friede, *FDNRG*, Tomo IV, doc. 587.

76 Real cédula a los oficiales de Cartagena, 14 de julio de 1563. Juan Friede, *FDNRG*, Tomo V, doc. 688.

77 Hermes Tovar Pinzón, *El imperio y sus colonias*, 86 y 88.



Gráfica VIII. Almojarifazgo en Cartagena (1546-1599).⁷⁸

Quizá lo más llamativo de esta cuantificación y relación de los ingresos al ramo de almojarifazgo en la caja cartagenera, además del obvio y pronunciado incremento de la renta tras la aplicación del modelo de convoyes a mediados de la década de 1560, sea la característica de «dientes de sierra». Esto se debe a la inconstancia de los ingresos, los cuales, por supuesto se disparaban al arribar las flotas, oscilando alrededor de los 100 000 pesos, pero que en condiciones normales —es decir, sin escala atlántica— se mantuvieron muy por debajo de los 20 000 pesos recaudados. También resalta la carencia de datos entre 1575-1585 (a excepción de 1580), pero antes y después de este vacío de información, las cifras presentan cierta continuidad, además de ser innegable que la tendencia durante todo el siglo en la recaudación de almojarifazgos fue alcista.

Así, la asignación del puerto de Cartagena como escala de las flotas, generó una profunda metamorfosis económica —al igual

⁷⁸ Elaboración y conversiones monetarias propias basadas en: Hermes Tovar Pinzón, *El imperio y sus colonias*, 81-101.

que física al demandar el desarrollo de obras de infraestructura—,⁷⁹ en tanto las posibilidades y requerimientos sobre la bahía, ciudad y gobernación generaron una demanda constante de todo tipo de bienes y servicios, pero anterior a esta transformación, toda la región ya había tenido un proceso de desarrollo en el cual sus ingresos fiscales estaban, al igual que de las otras factorías del litoral, expuestos y dependientes a las irregulares entradas de productos caribeños para su sustento. Al respecto, contamos con los primeros resultados de la investigación realizada por Sergio Sardone, en la cual avanza sobre la revisión de las estadísticas de Chaunu sobre la travesía atlántica —desarrolladas a partir de los registros de la Casa de la Contratación—, resaltando el importante componente que tenía el comercio entre los enclaves caribeños.⁸⁰ En ese sentido, se propone la ampliación del estudio integrando las tipologías de buques menores —aspecto no desarrollado en *Seville et l'Atlantique*—,⁸¹ lo que se insertaría en la propuesta de valorar el rol de los pequeños tonelajes, que, según la hipótesis de Braudel, entre 1570 y 1600 predominaron tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo.⁸²

Para culminar este apartado, es importante mencionar que el otro gran gravamen colonial al comercio, la alcabala⁸³ —un impuesto sobre el volumen de las mercancías— se implementó en la década de 1570 sobre la zona norte del Caribe. Aunque hubo intentos para establecerlo en América desde el gobierno insular

79 La ciudad contaba con una merced sobre sisas ordinarias para construir un muelle, puente y calzada, pero los diez años de recolección no habían sido suficientes, por lo que se suplicó prorrogarla otra década. Carta del gobernador y cabildo de Cartagena al Rey, 1564. Ver: Juan Friede, *FDNRG*, Tomo V, doc. 727.

80 Sergio Sardone, «El incipiente comercio colonial con Cartagena de Indias, 1533-1554», *Tempus: revista en historia general* n.º 4 (2016): 11-46.

81 Pierre Chaunu y Huguette Chaunu, *Seville et l'Atlantique*.

82 Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, tomo I (México: FCE, 2013), 399 y 814.

83 Gravamen sobre la circulación y comercio de mercancías. En principio era de aplicación universal, pero diversos monarcas incluyeron excepciones. Se cobraba sobre todo tipo de bienes —muebles e inmuebles—. Inició como un impuesto local cedido a Alfonso XI en 1342 por 5%, y que hacia mediados de siglo se otorgó a perpetuidad pasando al 10% Solía arrendarse y recaudarse mediante repartimiento o encabezamiento. Miguel Artola, *La Hacienda del Antiguo Régimen*, 37-52.

de Ovando, no fue hasta la misma coyuntura de 1568⁸⁴ — inicio de las hostilidades y rebelión en las siete provincias neerlandesas del norte encabezadas por Holanda—⁸⁵ que las autoridades de Madrid decidieron aplicarlo —al igual que el incremento del almojarifazgo y tasa sobre la lana—. Así, en 1574 y 1576 se impuso en Nueva España y Guatemala respectivamente; en Perú hubo una opinión contraria respalda por los virreyes Francisco de Toledo, Martín Henríquez, y Fernando de Torres y Portugal. Tras su adaptación en 1591 hubo un descontento generalizado en Quito. Situación similar también se presentó en Tunja. Este impuesto junto a los quintos, tributos indígenas y el almojarifazgo pasaron a ser las principales rentas de las que se nutrían las arcas de la Corona, al ser todos ingresos ordinarias de los que podía disponer libremente.

Recapitulando, el desarrollo agrícola de Tierra Firme se vio profundamente afectado por el decrecimiento de la población indígena —quienes generaban los bastimentos de subsistencia y excedentes para su comercialización—, y las políticas regias que pretendían su conservación.⁸⁶ Debido al crecimiento de la población, y de las ciudades mismas, se generó una demanda constante que debía ser satisfecha —y luego reforzada por el surgimiento de los Galeones en sus litorales—, debió recurrirse a la mano de

84 Miguel Artola, *La Hacienda del Antiguo Régimen*, 75.

85 Geoffrey Parker, *Spain and the Netherlands, 1559-1659. Ten studies* (Glasgow: William Collins sons & co., 1979), 275.

86 Aunque ya se habían sucedido una serie de legislaciones que buscaban la protección desde los nativos desde los Reyes Católicos, estas fueron intermitentes avalando también la esclavitud. Las ordenanzas de las Leyes Nuevas de 1542 conformaron un primer corpus legal específico para las Indias, pero su aplicación encontró gran resistencia en los encomenderos y élites locales. Sin embargo, a mediados de siglo se enfrentaron las posturas humanistas ligadas a la interpretación aristotélica de la esclavitud indígena argumentada por Juan Ginés de Sepúlveda, y la corriente escolástica representada por el dominico fray Bartolomé de las Casas. Así, en la Junta de Valladolid (1550 1551) doce teólogos convocados por Carlos V debían determinar la licitud o no del sometimiento de los nativos del Nuevo Mundo y de la ocupación española. A partir de este momento se consolidó la actitud paternalista que la Corona desarrollaría frente a sus vasallos aborígenes, y que daría paso a su condición de «menores de edad». Anthony Pagden, *La caída del hombre natural: El indio americano y los orígenes de la etnología comparativa* (Madrid: Alianza, 1988); Francisco Fernández Buey, *La gran perturbación: Discurso del indio metropolitano* (España: Viejo Topo, 2000).

obra africana esclavizada. Este cambio de función en el puerto de Cartagena fue particularmente notorio, y conllevó a su metamorfosis completa, pues su región se enfocó a fortalecer su rol como enlace con la península, y epicentro de redistribución mercantil, canalizando incluso el *hinterland* productivo de otros espacios (como se ejemplificó con la vocación ganadera de Santa Marta). Por supuesto, esto permitió el crecimiento de la ciudad, pero asociado con el sistema de flotas, se sumó un elemento de muchísimo mayor impacto sobre la economía del istmo y Cartagena: la acumulación y embarque de las remesas suramericanas —que eran transportadas por la flota en el tornaviaje a la península—, y que le sumaron a su ya emergente valor comercial, una connotación geoestratégica de primer nivel. Por ello, en el siguiente apartado se analizará y caracterizará la producción metalífera, y su mecanismo logístico de acumulación y embarque a España.

LA RUTA DE LAS REMESAS Y SUS CAJAS MATRICES

La ruta ideada para las dos caravanas comerciales no fue fortuita, su inflexibilidad estructural respecto a los puertos finales tenía como objetivo enlazar la economía peninsular con los dos espacios americanos más productivos y rentables del periodo: Nueva España y Perú, sobre los cuales se estableció una organización administrativa a partir la estructura virreinal.⁸⁷ Allí, la elevada densidad demográfica y riqueza de los suelos permitía establecer el sistema de encomienda a gran escala, y posibilitaba el desarrollo agrícola y ganadero, a partir de cuyos excedentes se aseguró el abastecimiento de los grandes centros administrativos, de los cua-

87 Este cargo se originó como «lugarteniente» de los Reyes de Aragón con independencia de los oficios de «gobernador general» y sus *gerente vices*. Durante el siglo xiv cumplieron los deberes del monarca durante su ausencia, siendo ya para 1397 nominados como *vicereyes* o *virreis*. Tal mecanismo administrativo se hizo común durante la expansión mediterránea de Alfonso V el Magnánimo (1416-1458). Finalmente, Fernando el Católico lo instituyó de forma permanente en la Corona Aragonesa, y para el siglo xv también se hizo común su nombramiento en la de Navarra. Ver: Luis G. de Valdeavellano, *Curso de Historia de las Instituciones Españolas*, 449.

les se dirigía el sometimiento de los indígenas de las periferias, e integración de nuevos territorios.

Como ya se propuso, durante la primera mitad del siglo xvi, mediante entradas o cabalgadas sobre territorio indígena se capturaron ingentes cantidades de metales preciosos mediante el saqueo —como fue el caso de los ajuares funerarios zenúes—, y por botines tras la conquista de los diversos grupos prehispánicos. Esto implicaría que dicha acumulación de metales preciosos sería resultado directo su expolio mediante el pillaje y «desate-soramiento forzado», y no por medio de la explotación minera directa. Sin embargo, esta forma de captación tendió a decrecer en rendimiento, por lo que los castellanos debieron extraerlo en placeres,⁸⁸ al menos, hasta el hallazgo de las primeras vetas argentíferas en Zacatecas y el Cerro Rico del Potosí a lo largo de la década de 1540,⁸⁹ las cuales modificaron el panorama económico en general (ver Gráfica V).

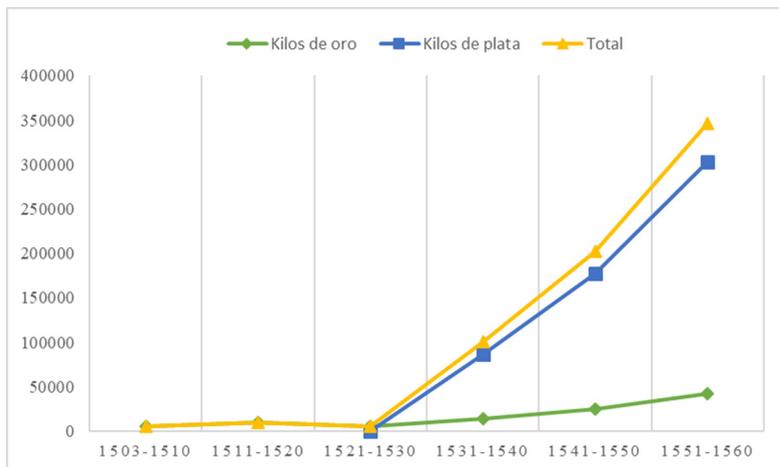
De estos montos resulta evidente que la cantidad de kilos de oro conservaban una tendencia alcista hasta mediados de siglo, llegando al decenio de 1551-1560 a acumular poco más de 42,6 toneladas (ver Anexo III). Lamentablemente no se presentan cifras respecto a la plata durante los primeros años de la ocupación castellana, reportando solo 148 kilos en el decenio de 1521-1530, pero según los datos, presentó un alza exponencial de más de 58220% para alcanzar las casi 81,2 toneladas ente 1531-1540, y luego aumentó 206%, y 170%, que marcarían respectivamente 177,5 y 303,1 toneladas para los periodos de 1541-1550 y 1551-

88 Pierre Vilar, *Oro y moneda en la historia, 1450-1920*, 152-156.

89 Los primeros filones novohispanos en ser explotados se hallaban en las áreas centrales (Zumpango, Sultepec, Tlapujahua y Taxco), pero pronto hubo un desplazamiento de la zona productiva al centro norte, que se consolidó alrededor de Zacatecas entre 1542 y 1570. Para el caso peruano se desarrollaron dos grandes núcleos mineros con la extracción en la región centro-norte (Pasco y Hualhayoc) y centro-sur (Potosí, Oruro y Porco). Ver: Francisco R. Calderón, *Historia económica de la Nueva España en tiempo de los Austrias* (México: FCE, 2005), 48-51 y 384-352; Manuel Castillo Martos y Mervyn Francis Lang, *Metales preciosos: unión de dos mundos. Tecnología, comercio y política de la minería y metalurgia Iberoamericana* (Sevilla-Bogotá: Muñoz Moya y Monraveta editores, 1995), 59-67; Alfredo Castellero Calvo, «Auge y crisis de la minería de plata en Hispanoamérica», *Los metales preciosos y la primera globalización* (Panamá: Novo Art, 2008), 77-100.

1560. Así, su aumento entre 1521 y 1560 se estimaría en 204,8% (ver Gráfica IX).

Ahora bien, ya se ha explicitado que Felipe II heredó una maltrecha hacienda castellana de su padre, el emperador Carlos V, por lo que sustentar sus ambiciosas políticas requería del ingreso a la Península del mayor volumen posible de riquezas americanas. En ese orden de ideas, resulta obvio porqué a partir de 1530, y, sobre todo, luego 1540 resultó rentable e imperativo para la Corona desplegar los ya referidos convoyes destinados a escoltar las remesas indianas. Asimismo, se comprende el interés con el cual se ordenó sobre el correcto desempeño de las armadas castellanas, y porqué Felipe II dedicó tanto esfuerzo y planeación a estructurar el sistema de flotas a mediados de siglo.

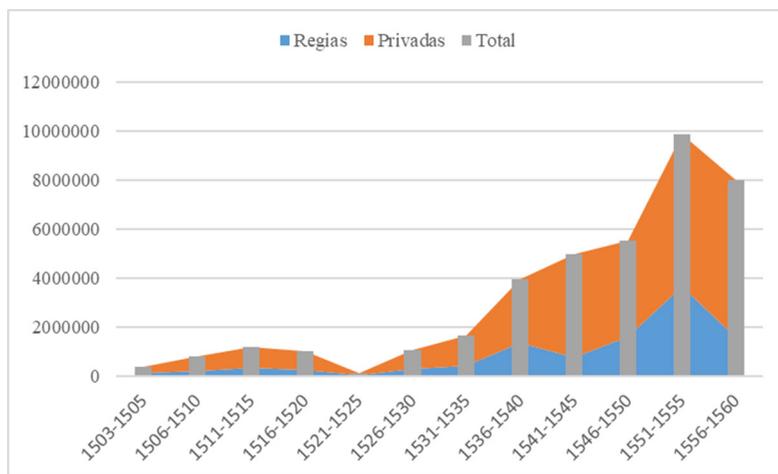


Gráfica IX. Producción de oro y plata americana (1503-1560).⁹⁰

Aun así, de América a España no solo se embarcaban los haberes regios —resultado de la captación de la hacienda ordinaria en Indias—. Como reflejo de los inmensos provechos que

⁹⁰ Elaboración propia basado en Earl J. Hamilton, *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650* (Barcelona: Crítica, 2000), 55 y Pierre Vilar, *Oro y moneda en la historia, 1450-1920*, 141.

registraban las operaciones mercantiles trasatlánticas, también se enviaban en el tornaviaje materias primas y metales preciosos que pertenecían a los particulares que se vinculaban a la trata. Mucho más interesante, una comparación entre las cantidades remitidas por uno y otro, evidencian que estos montos privados —sobre los cuales no tenía ninguna injerencia la Corona— fueron superiores a las rentas ordinarias del príncipe:



Gráfica X. Remesas a Castilla (1503-1560).⁹¹

Como bien puede apreciarse, el aumento de las remesas durante toda la primera mitad del siglo XVI fue innegable, solo presentando un altibajo durante 1521-1525, que podría coincidir con las operaciones piráticas en los archipiélagos atlánticos, y que por tanto desviarían los recursos americanos de su destino castellano, al encaminarse a otros lugares, como Francia, que como ya se ha mencionado, fue uno de los principales centros de corso-piratería. Igualmente puede observarse el súbito incremento a partir de la década de 1530, que coincidiría, no solo con la conquista del

⁹¹ Expresado en pesos de 8 reales. Elaboración propia a partir de: Manuel Castillo Martos y Mervyn Francis Lang, *Metales preciosos: unión de dos mundos*, 185-186.

imperio Inca, sino también con la consolidación de una serie enclaves en el territorio de la posterior Nueva Granada. Igualmente, refleja el impacto del descubrimiento de minas a mediados de la década de 1540 en Nueva España y Perú.

Los montos registrados son bastante significativos (ver Anexo IV), llegando a sumar durante estos primeros 57 años de los que existen estimaciones 10,5 millones de pesos remitidos a la Corona —que harían parte de su hacienda ordinaria—, de un total de 38,4 millones ingresados a España. Es decir que los metales de propiedad particular computarían 27,9 millones, virtualmente triplicando los caudales regios. Esto, por supuesto, dentro de la interpretación mercantilista,⁹² era un elemento positivo, pues se había logrado el acaparamiento de metales preciosos —fueran conseguidos mediante su extracción, por medio una balanza comercial favorable, o por aumento de la presión fiscal—. ⁹³ Debía impedirse la fuga de metálico.

En ese sentido es comprensible la racionalización económica castellana a partir del bullonismo⁹⁴ y la conformación de un monopolio estatal —en este caso a través de la Casa de la Contratación, y sociedades privilegiadas como el Consulado—,⁹⁵ y con ello el celo marítimo y colonial presente en el exclusivismo atlántico ya referido, y, sobre todo, en la prohibición del comercio directo con América por parte de terceros, incluidos allí los otros reinos de la Monarquía Compuesta, así compartieran un mismo príncipe.

92 Como doctrina económica se originó en Inglaterra durante el siglo xiv, y fue estructurada a partir de los *Statutes of employment* de 1440, y luego complementada por la *Navegation Act*. Max Weber, *Historia económica general* (México: FCE, 2017), 351.

93 Rene Gonnard, *Historia de las doctrinas económicas* (Madrid: Aguilar, 1968), 46-47.

94 Rene Gonnard, «El mercantilismo ibérico y el italiano», *Historia de las doctrinas económicas*, 65-78.

95 Tribunal mercantil. El primero de ellos se estableció en Valencia en 1283 por parte de Pedro III. Diversos monarcas aprobaron su establecimiento conformado por mercaderes que formaban la matrícula de cada plaza. Sobre su desarrollo en la Península y en América, ver: José Canga Argüelles, *Diccionario de hacienda para el uso de los encargados de la suprema dirección de ella*. Tomo II (Londres: Imprenta Española de M. Calero, 1826), 166 y ss.

Sin embargo, esta política estatal enfocada a la acumulación y defensa del stock monetario reveló ser contraproducente, pues la desfasada afluencia de oro y plata terminó inundando los mercados peninsulares, desembocando una fuerte y sostenida inflación, denominada por Hamilton como la «Revolución de los Precios».⁹⁶ A esta hipótesis luego se sumó Jordi Nadal, quién demostró, mediante la aplicación de ordenadas logarítmicas a la tradicional progresión aritmética, que el impacto del oro —aunque poco abundante durante la primera mitad del siglo— fue muchísimo más «violento» en el aumento nominal de los precios, que la ingente cantidad de plata desembarcada durante la segunda mitad de la centuria.⁹⁷

Pero, muy a pesar de la conciencia sobre este impacto negativo de la afluencia y atesoramiento masivo de metales preciosos —que pronto se expandió al resto de Europa por la fuga de metales preciosos desde la península—,⁹⁸ la Corona castellana en constante déficit presupuestario, y con la posibilidad de captar elevados ingresos por su regalía sobre las minas, incentivó la búsqueda de nuevas vetas y aplicación de las técnicas extractivas más refinadas en América. Quizá la más importante de las obras clásicas de la metalurgia europea⁹⁹ aplicadas durante este periodo en América fue el tratado *La Pirotechnia* del italiano Vannoccio Biriguccio, la cual innovó mediante un método con mercurio y sal para explotar el mineral más pobre que se aplicó al tradicional sistema de fusión,¹⁰⁰ y fue conocido como procedimiento de

96 Earl J. Hamilton, *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*.

97 Jordi Nadal, «La revolución de los precios españoles en el siglo XVI. Estado actual de la cuestión». *Hispania: Revista de historia española* n.º 77 (1959): 503-529.

98 Pierre Vilar, *Oro y moneda en la historia, 1450-1920*, 213-268.

99 Las principales obras del periodo —además de *La Pirotechnia*— fueron las de Lazarus Ercker y sobre todo *De re metallica* De Georg Bauer (Agricultor). Este último fue el máximo texto europeo sobre la minería, metalurgia y química, con casi 200 años de vigencia. En él se ideó el malacate con la finalidad de extraer los minerales de los pozos de mina, y se propuso el uso de varios tipos de bombas de drenaje (con vástago de pistón, o ruedas dentadas accionadas por tracción animal o energía hidráulica). Ver: T. K. Derry y Trevor I. Williams, *Historia de la tecnología. Vol. I. Desde la antigüedad hasta 1750*, 188-204.

100 Consistía en la sucesiva fusión del mineral machacado en hornos agujereados, y una posterior separación de la plata y plomo mediante la copelación (proceso de oxidación

patio.¹⁰¹ Este nuevo método abarataba los costes maximizando el beneficio, y fue implementado entre 1554 y 1556 por el comerciante sevillano Bartolomé de Medina en las minas de Zacatecas,¹⁰² las cuales fueron suplidas mediante la producción de mercurio cordobés en Almadén.¹⁰³

En el caso peruano había gran interés de sanear la hacienda regia,¹⁰⁴ lo que posibilitó tras una ardua labor por parte de Francisco de Toledo,¹⁰⁵ cuyos sucesores enviaron caudales que tendieron a aumentar a medida que finalizaba el siglo xvi.¹⁰⁶ Esto, además, fue posible debido a la producción potosina como principal epicentro minero tras el hallazgo de al menos entre siete concentrados filones argentíferos entre 1545 y 1562, así como el descu-

del plomo). Este sistema, además de lento, era costoso y requería abundante combustible vegetal.

101 Mediante tracción animal directamente triturando el mineral, o en algunos casos valiéndose de molinos, se mezclaba además con el mercurio, sal, *magistral* (sulfato de cobre impuro) y abundante agua en patios cerrados. La pasta amalgamada que se generaba entre plata y mercurio se separaba mediante la volatilización del mercurio. Ver: Pierre Vilar, *Oro y moneda en la historia, 1450-1920*, 160-161.

102 Carlo M. Cipolla, *La odisea de la plata española* (Barcelona: Crítica, 1999), 23-24.

103 Estas pertenecían al maestrazgo de órdenes militares desde la concesión de Adriano VI en 1523. Estas generaban elevados rendimientos, pero mezclaban elementos seculares y eclesiásticos, por lo que es complejo analizar el manejo de su hacienda. Dentro del patrimonio de la Orden de Montesa se incluían las dehesas del arrendamiento de las minas de Almadén. Los Fugger conservaron este monopolio a intervalos mediante subastas durante casi un siglo. Miguel Artola, *La Hacienda del Antiguo Régimen*, 58 y 78.

104 Entre 1559-1562 el contador de la Casa de la Contratación de Sevilla, Ortega de Melgosa, fue enviado como comisario con las facultades propias de los contadores mayores de Castilla para tomar cuentas a los funcionarios el fisco, y junto al virrey (Conde de Nieva) crearon un segundo Consejo de Hacienda en Perú al que llamaron «Consejo de Cámara y Estado para el asiento y quietud de las provincias del Perú y beneficio de la Real Hacienda». Esta decisión no fue aceptada por las autoridades metropolitanas que ordenaron el regreso inmediato del comisario y sus secretarios a la península.

105 Este virrey logró mejorar el sistema de recolección fiscal mediante la exhaustiva toma de cuentas cada cuatro meses sobre el tiento que los oficiales enviaban a los corregidores, al tiempo que dispuso que se cobrara el almojarifazgo en el puerto del Callao y Arequipa para lo que construyó una aduana. Ismael Sánchez Bella, *La organización financiera de las Indias, siglo xvi*, 46.

106 De hecho, Klein ha calculado que el crecimiento de la explotación argentífera peruana se mantuvo en firme hasta 1640 aproximadamente. Herbert S. Klein, *Las finanzas americanas del imperio español* (México: Instituto Mora, 1999), 35.

brimiento de un importante yacimiento de mercurio en Huancavelica en 1563 por el encomendero Amador de Cabrera¹⁰⁷ —cuya explotación de azogue fue arrendada por Toledo—. ¹⁰⁸ Para el año siguiente se inició su extracción, y para 1573, el maestro de azoquería Pedro Hernández de Velasco aplicó el método de amalgama en sustitución del tradicional sistema de fundición, logrando un ascenso exponencial en la producción argentífera que se prolongaría, incluso, durante buena parte del siglo xvii¹⁰⁹ —lo que debatía la difundida hipótesis de la decadencia argentífera americana de Hamilton—. ¹¹⁰ De igual manera, tuvo un rol fundamental la adaptación del sistema incaico de redistribución de mano de obra o *mita* a partir de los *Ayllus*¹¹¹ en función de la explotación minera en el Alto Perú¹¹² —también efectuada por Toledo—, aunque la adaptación española estableció una «captación unidireccional de excedentes». ¹¹³

Recapitulando, a partir de la conjunción de disponibilidad de mano de obra (*mita*), especialización a escala regional de tareas

107 Carlo M. Cipolla, *La odisea de la plata española*, 19-21; 26-28.

108 Guillermo Lohman Villena, *Las minas de Huancavelica en los siglos xvi y xvii* (Sevilla: EEHA, 1949), 37-57.

109 Peter J. Bakewell, «Registered silver production in the Potosí district, 1550-1735», *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas – Anuario de Historia de América Latina* Vol. 12 No.1 (1975): 67-103; David A. Brading y Harry E. Cross, «Colonial silver mining: Mexico and Peru», *Hispanic American Historical Review* Vol. 52, No.4 (1972): 545-579.

110 Se refiere a la revisión de las cifras propuestas por Hamilton, y sobre las cuales David A. Brading, Harry Gross, Álvaro Jara y finalmente Michel Morineau discutieron. Fue este último autor quien resaltó que no hubo una disminución en el arribo de metales preciosos durante el siglo xvii. Ver: Michel Morineau, *Incredibles gazettes et fabuleux métaux* (París: Cambridge (mass.), 1985).

111 Se trataba de una red de parentesco o familiar ligada a un antepasado común. A partir de esta se tejían las relaciones de reciprocidad y redistribución mediante la entrega de mano de obra a las autoridades superiores (curaca o Inca). En ese sentido, se entiende la *mita* como el «derecho a participar en la consecución de bienes que serían redistribuidos por la autoridad». Ver: Franklin Pease, «La organización política incaica». En: Marcelo Carmagnani, Ruggiero Romano y Alicia Hernández Chávez (coord.), *Para una historia de América, Vol. II: Los nudos (1)*, 154.

112 Peter Bakewell, *Mineros de la Montaña Roja. El trabajo de los indios en Potosí: 1545-1650* (Madrid: Alianza, 1989).

113 Ramón María Serrera, *La América de los Habsburgo (1517-1700)* (Sevilla: Universidad de Sevilla, 2013), 35.

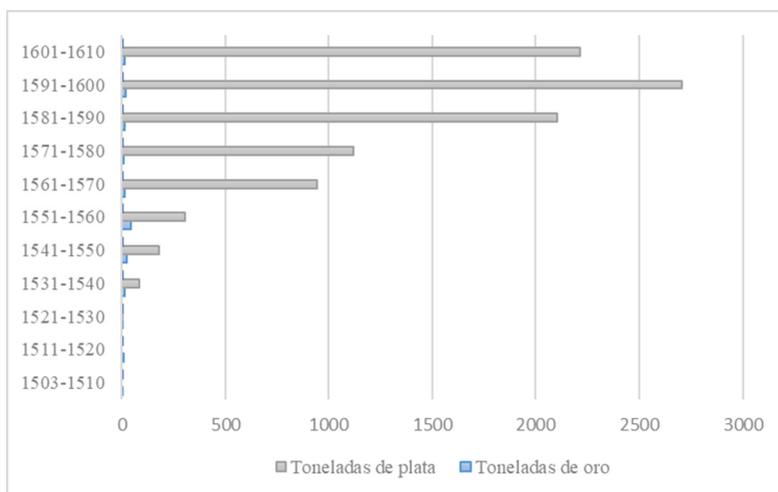
económicas que permitiera crear canales de distribución y mercantilización de productos para sustentar el sistema de extracción metalífera (herramientas, insumos y alimentos); hallazgo de ricos filones y aplicación de nuevos métodos que abarataran costos, se inauguró el «periodo regio de la plata», fechado por Braudel entre 1579 y 1592.¹¹⁴

Como resulta evidente, el incremento en la extracción los metales preciosos terminarían generando aún más inflación a medida que llegaba y se acumulaba en la península, a su vez que afectaba a quienes subsistían de rentas fijas¹¹⁵ —debido al trastorno de los precios—. Este sería el caso puntual de la Corona castellana, pues como ya se ha señalado, el sistema de recolección fiscal solía dirigirse mediante los arrendamientos, que no era otra cosa que el pacto de una entrada fija a cambio del privilegio de ejecutar la recolección del impuesto que correspondía al príncipe. O, dicho de otra manera: el mecanismo de captación a partir de terceros —tan común en la península Ibérica—, reportaba unos montos fijos a la Corona por adelantado, al tiempo que le evitaba encargarse de la logística del cobro, pero durante la «Revolución de los Precios», estas rentas perdieron capacidad adquisitiva, dejando a la Monarquía en una precaria situación fiscal.

Es por esto que no existía otra opción para viabilizar los proyectos y políticas castellanas, que aumentar el presupuesto disponible, bien por el acceso a rentas extraordinarias (como bulas y servicios de millones —que se mencionarán más adelante—) u ordinarias —mediante el aumento de la presión fiscal o mayor extracción minera—. La respuesta a esta coyuntura se dio con la institucionalización de la Carrera de Indias, pues el monopolio se hizo más rígido al garantizar la exclusividad mercantil y una balanza comercial favorable a Castilla, así como la movilización de armadas suficientemente numerosas para proteger las remesas embarcadas en el tornaviaje de la flota, lo que no era otra cosa que asegurar la transferencias de la hacienda ordinaria de América a Europa, donde se concentraba el grueso de los gastos de la Monarquía.

¹¹⁴ Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, tomo II, 703.

¹¹⁵ Rene Gonnard, *Historia de las doctrinas económicas*, 57.



Gráfica XI. Producción metalífera americana (1503-1610).¹¹⁶

Sin embargo, a partir de la Gráfica XI —que incluye las cifras expresadas en la Gráfica IX, y un análisis del Anexo III—, se infiere que la producción antes y después de 1560-1570 —relacionada con la introducción de la amalgama con azogue entre otras variaciones tecnológicas en el Alto Perú—¹¹⁷ marcó un hito en la tendencia productiva, al punto que las cifras anteriores tienen poca relevancia en la cuantificación ilustrada a partir de las barras. Así, los montos de la plata extraída, que en el decenio finalizado en 1560 alcanzaron más de 300 toneladas, fueron triplicados para la década siguiente, sumando 942,8 toneladas, e incluso triplicando de nuevo esta cantidad para el periodo de 1580-1590, alcanzando su pico productivo en un estimado de 2707 toneladas

¹¹⁶ Elaboración propia basado en Earl J. Hamilton, *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*, 55 y Pierre Vilar, *Oro y moneda en la historia, 1450-1920*, 141.

¹¹⁷ Peter Bakewell, «Technological change in Potosí: the silver boom of the 1570's», *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas – Anuario de Historia de America Latina* Vol. 14 (1977): 57-77.

de plata. Este boom productivo coincide con la periodización propuesta por Braudel sobre los flujos argentíferos cruzando el Atlántico, y como se verá más adelante, también guarda una estrecha relación con la bonanza comercial que nutrió las arcas reales con rentas ordinarias, a partir de las cuales se costeó la defensa imperial, indiana y cartagenera.

Toda esta producción que haría parte de la hacienda ordinaria de las Indias, y por ende castellana, engrosaría las cajas reales de sus unidades jurídico administrativas en función de sus particularidades productivas. Como resultado, se empezaban a perfilar importantes circuitos fiscales los cuales se nutrían de la captación fiscal en función de las regalías de la Corona, las cuales orbitarían alrededor de los gravámenes comerciales y mineros. O, en otras palabras: los epicentros fiscales tenían mayores capacidades de recaudación en función del volumen de actividades comerciales y mineras, las cuales podían gravarse libremente por parte de la Corona en virtud de sus regalías. Por supuesto, estas cajas tendrían montos y presupuestos elevadísimos, pero surgía una complicación logística, pues estos caudales debían transportarse a las regiones donde se ejecutaban los gastos, que en gran medida correspondían a los acreedores europeos de la monarquía.

Además, los gastos que solventaban toda la estructura colonial requerían que cada circuito fiscal atendiera esos pasivos. Esto implicaba que los ingresos no eran «libres» para la hacienda peninsular, pues debía costearse el inmenso aparato burocrático, por lo que cada caja tenía una serie de gastos situados, siendo los más comunes el pago del salario de la administración, mercedes o limosnas para ornamentar los sitios de culto, etc. Como resultado, solo una parte de lo producido como excedente era destinado a la Península.

La ruta de remisión de metales preciosos —particulares y regios— seguía un trayecto fijo, donde las cajas subordinadas —atendidas por tenientes— despachaban sus excedentes a las cajas principales de su jurisdicción —regentadas por oficiales propietarios—. ¹¹⁸ Siguiendo esa jerarquía, los excedentes de cada caja de las tres llaves se destinaba a la caja principal de la unidad de

118 Ismael Sánchez Bella, *La organización financiera de las Indias, siglo XVI*, 103.

hacienda. No obstante, sin entrar en mayores detalles sobre el esquema de concentración de las rentas, es importante resaltar que los complejos portuarios privilegiados y enlazados a Sevilla eran el punto de acumulación de estas consignaciones, pues allí eran embarcados en la Carrera de Indias y transportados a Castilla. Para el caso de la plata extraída en el Alto Perú —máximo proveedor de ingresos para la Monarquía Universal Española a lo largo del siglo xvi, y gran parte del xvii— debió generarse todo un sistema que asegurara el correcto desempeño de su remisión a través del Pacífico, cruce del istmo en cientos de mulas, y posteriormente a Cartagena y la Habana, donde tomaba rumbo a la Casa de la Contratación de Sevilla reuniéndose nuevamente en un enorme convoy en compañía de las Flotas de Nueva España.

Por ello, el impacto de la explotación argentífera desencadenó una transformación completa en Tierra Firme, como núcleo al que aflúan las riquezas de la región. Allí confluían las remisiones entre cajas reales suramericanas. Todos estos elementos propiciaron la metamorfosis del complejo Cartagena-istmo como puerto colector¹¹⁹ y escala trasatlántica, y por ende, su importancia estratégica, lo que finalmente condicionó su desarrollo como plaza fuerte y núcleo defensivo de primer orden.

119 Antonino Vidal Ortega, «De factoría comercial a puerto colector del tráfico colonial», *Cartagena de Indias y la región Histórica del Caribe, 1580-1640* (Sevilla: CSIC-EEHA-Universidad de Sevilla, 2002), 35-68.

LAS GALERAS DE CARTAGENA DE INDIAS¹

... con armada de mar se asegurará cualquier plaza por débil que sea...²

Como se propuso al exponer el rol de la hueste en el proceso de asentamiento castellano en Tierra Firme, la Corona movilizó su potencial militar a partir de las capitulaciones con terceros —sistema que guarda similitud también con el ejercicio de la captación fiscal, cedida a arrendatarios—. Así, los militares movilizadas, tras cumplir los objetivos de la empresa acordada, se desbandaban, y pasaban a ser los primeros pobladores de las nuevas fundaciones, al convertirse en vecinos de los asentamientos que se conformaban a medida que ocupaban el territorio americano. Además de esto, la Corona les distribuía mano de obra indígena como contraprestación a sus servicios militares.

Pero, a pesar de la desarticulación de la hueste —y la pérdida del lucro inmediato como su principal motivación—, los antiguos militares, devenidos encomenderos, no se desvincularon del servicio bélico a su señor. Muy al contrario, su relación se había estrechado, pues como vasallos y vecinos tenían el deber de *fondado*, es decir, acudir al *apellido* (llamado a organizar defensa u ofensiva), o lo que es lo mismo: ofrecer *auxilium* a la Corona en

1 Algunas de estas ideas y referencias ya fueron propuestas en: Sebastián Amaya Palacios, «Las galeras de Cartagena de Indias (1578-1624)», *Revista de Historia Naval* n.º 138 (2017): 27-45; «Poderío naval en las Indias: las galeras de Cartagena y Manila (1571-1621)», *RESI* Vol. 3, n.º 2 (2017): 169-188. Aquí serán retomadas y argumentadas en extenso.

2 Memorial de Alonso Gutiérrez, 23 de octubre de 1577. Biblioteca Nacional de Madrid. Citado en: I.A.A. Thompson. «las galeras en la política militar española en el Mediterráneo durante el siglo XVI»: 98.

caso de necesidad, so pena de ser *desnaturados* por la *ira regis*.³ Y, aunque era una obligación general a todos los habitantes el apoyo personal⁴ y económico,⁵ se esperaba una mayor implicación de los conquistadores, a quienes se mandó mediante las ordenanzas de Temistlán de 1524 un aporte proporcional a sus encomiendas.⁶ Sin embargo, estas milicias fueron inoperantes,⁷ pues fue común que escaparan al interior para guarnecerse durante los ataques, en lugar de entablar combate, arriesgando beneficios y privilegios recién adquiridos.⁸ Tal actitud debió ser constante en Indias, pues se les reiteró sus deberes militares en representación del Rey en 1541, 1542 y 1552 para la Nueva España, y ya en 1565, durante el gobierno de Felipe II, puntualmente para Cartagena de Indias y Nuevo Reino de Granada —incluso fue reiterado en las *ordenanzas de población* de 1573—. ⁹ De ello se infiere que, por lo común, siguieron rehuendo a la confrontación directa, lo que también

3 Javier Barrientos Grandon, *El gobierno de las Indias*, 199.

4 José Antonio Calderón Quijano, *Las defensas indianas en la Recopilación de 1680* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-americanos de Sevilla, 1984), 16-18.

5 En el *Cedulario de Encinas y Recopilación de 1680* (Libro-título: I-IV; II-I, II, XX, XXXIII; III-II al XVII; IV-IV, XII; V-II; VI, IX; VIII-VI; IX-XV; XVI-XXI, XXII y XLIII) se exigía a los vecinos armarse, aportar pertrecho y defender su territorio. Juan Marchena, *Ejército y milicias*, 49.

6 Para una descripción pormenorizada de sus obligaciones en función del número de indios encomendados, y otras leyes posteriores, ver: Juan Marchena Fernández, *Ejército y milicias*, 38 y ss.

7 Paul E. Hoffman, *The Spanish Crown and the defense of the Caribbean, 1535-1585. Precedent, Patrimonialism and Royal Parsimony* (Louisiana: Louisiana State University Press, 1980), 39-49.

8 Tal fue la opinión del licenciado Cepeda sobre el caso samario, quien denunció que la gente nueva en la tierra y los soldados tenían mayor interés en sus beneficios particulares que en el bien de los naturales e incluso la conservación de la tierra. Carta del oidor licenciado Cepeda al Consejo, 1 de marzo de 1565. Juan Friede, *FDNRC*, Tomo V, doc. 783.

9 Christophe Giudicelli, «“Indios amigos” y movilización colonial en las fronteras americanas de la Monarquía Católica (siglo XVI-XVII)». En: José Javier Ruiz Ibáñez (Coord.), *Las milicias del rey de España. Sociedad, política e identidad en las Monarquías Ibéricas* (México: FCE, 2009), 353.

pudo deberse a la carencia de materiales bélicos,¹⁰ o la ya avanzada edad de los encomenderos titulares.¹¹

Este asunto no pasó de improviso a las autoridades locales, quienes, ante la carencia de un pie de fuerza capacitado y numeroso, optaron por proveer apoyo táctico y ventajas operativas frente a posibles asaltos mediante una serie de fortificaciones. Por supuesto, estos desarrollos poliorcéticos variaron regionalmente en función de sus peligros más inmediatos. Como ejemplo, baste mencionar que en Santa Marta el primer fuerte se estableció en Bonda (una rústica torre de homenaje),¹² para proteger el flanco de la ciudad de ataques desde el interior, pero que con su escasa guarnición no representaba amenaza alguna a los indígenas,¹³ los cuales incluso lograron destruirla y debió reedificarse;¹⁴ mientras que en Cartagena las primeras construcciones defensivas se orientaron a la protección de la rada que habría de albergar las embarcaciones de la Carrera de Indias, buscando dificultar en ingreso a la bahía, o a algún fondeadero cómodo donde los enemigos pudieran desembarcar tropas. La primera de estas edificaciones dató de 1566, siendo dirigida por Antón Dávalos a partir de los propios del cabildo —que se beneficiaron de la posición privile-

10 Se informó que era común que los encomenderos vendieran sus armas y caballos para saldar deudas, por lo que la Corona reconoció estos bienes como prioritarios, y mandó se privilegiara el cobro sobre cualquier otro tributo, renta, casas o heredades. Respecto al caso payanés, ver: Carta del doctor Venero al Consejo, 1 de enero de 1564. Juan Friede, *FDNRG*, Tomo V, doc. 721.

11 Tal fue el caso del encomendero cartagenero Álvaro Mendoza, quien solicitó se le permitiera nombrar un escudero que lo representase mientras su heredero alcanzaba la adultez, y no se le confiscaran por ello sus indios. Carta de Álvaro de Mendoza al Consejo, 23 de febrero de 1564. Juan Friede, *FDNRG*, Tomo V, doc. 728.

12 Eduardo Mazuera Nieto, «La fortaleza de los llanos de Bonda. Relación entre edificio y entorno en la frontera de Santa Marta en el siglo *xvi*». Tesis de doctorado, Universidad de los Andes, 2014; «La fortaleza de los llanos de Bonda. Conquista de una frontera del reino español en el siglo *xvi*». *Trashumante* n.º 13 (2019): 56-83.

13 Trinidad Miranda Vásquez, *La gobernación de Santa Marta (1570-1670)* (Sevilla: EEHA, 1976), 111-112.

14 Juan Manuel Zapatero, *Historia de las Fortalezas de Santa Marta y estudio asesor para su restauración* (Bogotá: Academia Colombiana de Historia, 1980); Álvaro Ospino Valiente, *Análisis tipológico de las fortificaciones de la ciudad de Santa Marta* (Santa Marta: Colcultura), 62-64.

giada de la ciudad dentro del comercio transatlántico y caribeño—, edificado en el Boquerón de la bahía interior, y un año más tarde, el capitán Alonso de Vargas reforzó esta iniciativa al dirigir el levantamiento del fuerte de La Caleta, asegurando la punta de Icados, es decir, el estrecho norte de Bocagrande¹⁵ (ver mapa II). Estos dos casos permiten dimensionar, no solo la metamorfosis de la región tras el impacto de las escalas oceánicas, sino también cómo se interpretaron y se pretendió dar solución a las necesidades defensivas más inmediatas ante la carencia de tropas.

Aun así, a pesar de la mejora poliorcética o presión sobre los encomenderos y vecinos en general para la defensa territorial, estas no dejaban de ser medidas limitadas, pues hacían parte de una estrategia reducida o corta en términos de movilidad operativa, sino es que directamente estáticas y pasivas. Además, estos proyectos defensivos fueron costeados por las arcas particulares de cada lugar, por lo que los puertos trasatlánticos —que tenían ventajas evidentes en la captación fiscal, tanto por motivos mercantiles como por concentración poblacional—, se vieron mejor guarnecidos, y en algunos casos, lograban mediante sus conexiones políticas asegurarse mercedes por parte de la Corona.¹⁶ Además, al ser lugares de arribo obligatorio, disponían del respaldo del convoy militar. Como resulta obvio, si bien se brindaban mejores capacidades de respuesta a un posible asalto debido a la concentración de fuerzas, un vastísimo espacio continuaba completamente desprotegido, y de alguna manera debía ampararse.¹⁷

15 Juan Manuel Zapatero, *Historia de las fortificaciones de Cartagena de Indias* (Madrid: Centro Iberoamericano de Cooperación, 1979), 38; Rodolfo Segovia Salas, *Las fortificaciones de Cartagena de Indias. Estrategia e historia* (Bogotá: Carlos Valencia Ed., 1989), 25.

16 Existió una relación de causalidad directa entre los apoyos regioes y la presión política ejercida por los cabildos a partir de sus nexos peninsulares y cortesanos para este periodo. Ver: Paul E. Hoffman, *The Spanish Crown and the defense of the Caribbean, 1535-1585*, 233-235.

17 Un ejemplo representativo sobre las dificultades defensivas resultado a la falta de apoyo regio, sería Santa Marta. Al respecto puede consultarse: Sebastián Amaya Palacios, «Adecuación militar de Tierra Firme: el caso de Santa Marta (1572-1644)», *Temas Americanistas* n.º 41 (2018): 209-232; «Vecinos en armas: Servicio militar en Santa Marta (1525-1655)», en *Santa Marta en el siglo XVI-XVII. Tertu-*

En un primer momento, se consideró que la misma presencia de la Armada de la Carrera de Indias sería un factor disuasorio, y que de ser necesario podría suprimir del Caribe agentes hostiles —como el citado caso de la *Floride française*, asaltada por Menéndez de Avilés—. Pero, al ser una mera prolongación del poder naval peninsular en el Atlántico por un lapso muy fugaz, a efectos prácticos los litorales americanos permanecían la mayor parte del año desguarnecidos, y aun la presencia de los galeones, no implicaba mayores riesgos a corsarios, piratas y contrabandistas, pues debido a su tonelaje, era complicado su gobierno para la navegación entre los múltiples bajos y pasos estrechos del Caribe. De igual manera, al ser buques mancos, eran sumamente dependientes a las corrientes eólicas que siempre provenían del este, dificultando y ralentizando la navegación a sotavento —en sentido contrario del viento—. Es entonces natural que se sopesara la opción de desplegar otro tipo de embarcaciones que logaran un mejor desempeño como guardacostas, y que precisamente la primera solicitud de esta índole se redactara en La Española, que ya tenía una consolidada tradición de armadas de avería, que proyectaban el control marítimo castellano sobre el Circuncaribe. En este texto, redactado en 1560 por Antonio Barbudo, vecino de Santo Domingo, se solicitó a la Corona implementar galeras para la defensa de las Indias.¹⁸

Por supuesto este tipo de peticiones se hicieron muy comunes,¹⁹ y eventualmente fueron acatadas por la Corona para finales de la década de 1570, pero antes de abordar en detalle el envío de las primeras escuadras de galeras, es clave comprender cuáles eran las características de este tipo de barcos, sus tácticas asociadas, así como su contexto operativo en el Mediterráneo, para comprender su aparición dentro los circuitos indianos de la Monarquía Compuesta Española.

lia *Samaria* - Tomo V, compilado por Edgar Rey Sinning (Santa Marta: Cajamag, 2022), 73-101. Actualmente en edición.

18 Juan José Sánchez Baena, «La necesidad y el empleo de galeras en el mar Caribe en la segunda mitad del siglo xvi», *Revista de Historia Naval*, n.º 110 (2010): 80.

19 Esteban Mira Caballos, «La pérdida de la hegemonía naval en el Caribe y sus consecuencias (siglo xvi)», *Revista de historia naval* n.º 117 (2012): 16-17.

LA GUERRA NAVAL MEDITERRÁNEA: LEPANTO Y LA BANCARROTA

El único foco de atención de Felipe II no era América ni mucho menos, cada una de sus posesiones tenía sus propias particularidades y requerimientos. Aun así, el Mediterráneo se configuraba como un espacio común dentro de los intereses castellanos, aragoneses y milaneses sobre el Magreb e Italia, siendo catalogadas como «integradoras» las guerras allí desarrolladas por Thompson, al implicar la actuación conjunta contra el infiel.²⁰ En efecto, no solo existía el temor de una incursión a gran escala por parte de los otomanos, sino que también debía atenderse la piratería berberisca, mucho más cercana a los litorales ibéricos, y, por ende, con mayores facilidades logísticas para dislocar los complejos comerciales, fiscales y crediticios con Italia.²¹

Para controlar tal situación, tras lograr pactar la Paz de Cateau-Cambrésis con Francia,²² la Corona de Castilla había optado, de manera precipitada, por actuar contra los musulmanes en Trípoli, movilizando 47 galeras para asaltar Djerba en 1560. Sin embargo, la rápida respuesta otomana, que dispuso de 85 galeras para retomar la plaza, logró rendirla y capturar 27 de las embarcaciones cristianas. Este impetuoso primer movimiento a gran escala de Castilla fue considerado en toda regla un desastre naval, pues la pérdida de embarcaciones debía reponerse, implicando mayores inversiones para recuperar la capacidad operativa previa al fallido asalto. Además, quedaba explicitado que el músculo naval otomano era mucho superior, en tanto Felipe II, contando con sus aliados (Malta, Génova, Florencia y Saboya), solo disponía de 67 galeras.²³ Resultó imperativo impulsar nuevas armadas mediterráneas para igualar a las flotas turcas.

20 I. A. A. Thompson, «Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo durante el siglo XVI»: 117 y ss.

21 Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, tomo I, 304-307.

22 Acuerdo firmado en 1559. Allí se pactó el matrimonio de Felipe II con Isabel de Valois, y se logró una delimitación geopolítica en los Países Bajos, Italia y Mediterráneo. Igualmente se decidió brindar apoyo mutuo a la Contrarreforma. Juan Vincens Vives, *Historia general moderna*. Tomo I, 183-184.

23 John H. Elliott, *La Europa dividida, 1559-1598*, 21 y 175-176.

En términos generales, la navegación en el *Mare Nostrum* no había experimentado innovaciones drásticas como en la vertiente atlántica, lo cual se reflejaba en cierta inercia en cuanto a los enfoques tácticos y operativos conservados desde la antigüedad. Así, las galeras implementadas para el siglo xvi guardaban una increíble similitud con embarcaciones más primitivas, tan solo incluyendo una limitada inclusión de potencia artillada.²⁴ De hecho, las galeras de consideran la adaptación y evolución de los trirremes de la antigua Grecia, dromones bizantinos y los *shelandis* árabes.²⁵ Tal similitud fue evidente a observadores contemporáneos como Francisco López de Gomara, quien las relacionaba a partir de la etimología y el uso de remeros, solo realizando la salvedad de que en su presente era mucho menor el número de unidades movilizadas.²⁶

En cuanto a aspectos técnicos de las galeras (Imagen III), eran una embarcación de poco calado (profundidad) e impulsada por remos, cuyo sistema de boga varió durante el siglo xvi —se abordará más adelante al analizar la tripulación—. Su casco era ligero y de acabado liso (es decir, no trincado o tinglado), el cual había permanecido inmutable durante siglos en el Mediterráneo, donde el mar conservaba una gran calma, y los oleajes tenían dimensiones reducidas. La relación que aplicaba durante su construcción privilegiaba la eslora (largo) por encima de su

24 Pedro Fondevila Silva y Juan José Sánchez Baena, «Una nueva pieza de artillería de galeras del siglo xvi: el esmeril bastardo «matacapitanes», *Gladius. Estudios sobre armas antiguas, arte militar y vida cultural en oriente y occidente* n.º 32 (2012): 185-210.

25 Konstam, Angus, «Renaissance war galley, 1470-1590», *Osprey New Vanguard* n.º 62, (2002): 5.

26 Propuso que los babilonios denominaban a sus embarcaciones como «galle-ras», práctica que continuó con los hebreos y arameos («gallin»), así mismo resaltó la similitud con el término caldeo, «gallo», y de los Sagas, «galerin». Finalmente, menciona que los latinos llamaron a sus barcos «galero», de donde provenían los términos galeaza, galeón y galeota.

Respecto al grueso de las armadas, asignó a Jerjes control sobre 1207 galeras, a Apiano Alejandrino 1500, y a Ptolomeo Filadelfo 4000, en oposición a las 70 de Felipe II, o 120 turcas, con las cuales los otomanos señoreaban el Mediterráneo. Ver: Francisco López de Gomara, *Guerras de mar del Emperador Carlos V*, Edición y estudio de Miguel Ángel de Bunes Ibarra y Nora Edith Jiménez (Madrid: Sociedad Estatal para la Conmemoración de los centenarios de Carlos V y Felipe II, 2000), 56.

manga (ancho) y puntal, por lo que la forma que adoptaba la embarcación era bastante alargada.²⁷ Aun así, estas características dificultaban su desempeño en la navegación de altura, es decir en mar abierto, reduciendo su operatividad al cabotaje —por lo que siempre se movilizaban en cercanías a la línea costera—, y solo durante la época estival (mar en calma). Tales condiciones permiten dimensionar por qué no se implementaron para la exploración atlántica, pues para el siglo xv ya se estaban consolidando con otro tipo de embarcaciones más aptas para ello, adaptando las técnicas y tecnologías náuticas abordadas durante el primer capítulo.

Otra característica clave que las diferenciaba de los buques de alto bordo, además del armazón o estructura externa, era el uso de grandes velas y aparejos. En las galeras se utilizó durante el siglo xv y xvi un único palo con una vela latina (triangular) de grandes proporciones, pero en vísperas de Lepanto se añadió un pequeño trinquete (mástil ubicado hacia la proa) algo inclinado sobre el espolón, y el mayor se trasladó al centro del casco sobre la cuaderna maestra. Aun así, los combates se entablaban a «palo seco»,²⁸ es decir, con las velas plegadas, e impulsando la embarcación solo mediante sus remeros.

Sumándose a estas particularidades respecto al tipo de casco, la historiografía británica, a partir de los aportes de Francis Guilmarin Jr.,²⁹ ha sido enfática en resaltar la deficiencia de las galeras frente a otro tipo de embarcaciones, esbozando como argumento principal la desventaja en potencia de fuego. En ese sentido, se ha señalado que las bandas, sobre las cuales se ubicaban las plataformas artilladas en los navíos de alto bordo, eran destinadas a las bancas para remeros en las galeras, dejando entonces como única posibilidad recortar los espolones para brindarle un

27 Algunos datos técnicos de este tipo de embarcaciones pueden consultarse en: Francisco Felipe Olesa Muñido, *La galera en la navegación y el combate*, 2 tomos (Madrid: Junta Ejecutiva del IV Centenario de la Batalla de Lepanto, 1971).

28 José María Martínez Hidalgo-Terán, «La marina rémica de los Austrias», *El buque en la armada española* (Madrid: Sílex, 1999), 91.

29 Jhon Francis Guilmarin Jr., *Gunpowder and galleys: Changing Technology & Mediterranean Warfare at Sea in the 16th Century* (Cambridge: University Press, Cambridge, 1975); Jhon Francis Guilmarin Jr., *Galleons and Galleys* (Londres: Cassell, 2002), 224.

mayor campo de tiro a los cañones de crujía ubicados en la corulla de la embarcación.³⁰ No obstante, la hipótesis de inferioridad total de las galeras habría de matizarse, pues algunas variantes de flotas a remo lograron con éxito incluir en sus proas plataformas adicionales para transportar más cañones, como el caso de las galeazas venecianas.³¹

Sobre esto también debe explicitarse que el objetivo de las galeras no eran realizar bloqueos ni mucho menos —solo posibles tras el desarrollo de los navíos de línea a partir de la segunda mitad del siglo xvii—, sino que se destinaron a la proyección razias y asaltos,³² por lo que realmente servían como apoyo logístico al movilizar bastimentos, vituallas y tropas para asaltos anfibios, al igual que sumarse tácticamente como refuerzos móviles —cual baterías artilladas— para asediar o defender fortificaciones costeras.³³ En la Imagen IV se puede observar precisamente esta característica.

En cuanto a los enfrentamientos marítimos, las galeras se caracterizaban por las arremetidas con su espolón elevado, y una descarga de la artillería de crujía ubicados sobre la proa justo antes del embate. Luego de esto, era común valerse de su plataforma para permitir el abordaje de la embarcación enemiga, es decir, que su objetivo era interceptar, rendir y capturar embarcaciones

30 Iván Valdez Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado*, 48-50.

31 Este fue el caso de las galeazas venecianas, las cuales se desarrollaron a partir de la *galea grossa* mercante entre 1530 y 1550, aunque algunos autores rastrean sus inicios incluso al siglo xv. Básicamente, se trató de unas embarcaciones a las cuales se les adaptó una plataforma sobre la proa que permitió embarcar mayor potencia artillada. A pesar del misterio que rodea este tipo de galeras y su arsenal, se considera que significaron una superioridad de fuego clave para la Santa Liga durante la batalla de Lepanto. Al respecto puede consultarse: Frederic Chapin Lane, *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance* (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1992), 13; Andrew Tzavaras, «The Galleasses at Lepanto as a Reflection of the Sixteenth-Century Venetian Strategic Outlook», *NCSU Graduate Journal of History* Vol. 2 (2014): 1-15; Joseph Eliav, «Tactics of Sixteenth-century Galley Artillery», *The Mariner's Mirror* Vol. 99, n.º 4 (2013): 398-409; Devin Serlin, «Turning the Tide. Venetian contributions to the battle of Lepanto», *Virginia Tech Undergraduate Historical Review* Vol. 3 (2014): 22-28.

32 André Zysberg y René Burlet, *Gloria y miseria de las galeras* (Madrid: Aguilar Universal, 1990), 36.

33 Phillip Williams, «The strategy of galley warfare in the Mediterranean», 902-903.

enemigas en lugar de hundir al contrario.³⁴ De ello se escinde entonces otra debilidad de las flotas a remo, pues por su morfología, la elevación de su obra muerta (proporción del casco que sobresale del agua) era inferior a las de las embarcaciones de alto bordo, lo cual proporcionaba desventajas tácticas. En la Imagen V se puede observar el enfrentamiento a «palo seco», y cómo la potencia de fuego se concentraba principalmente en los cañones de crujía. También resalta la diferencia de altura entre los barcos enfrentados, dejando expuestos a los tripulantes de las galeras.

Así, los contingentes de embarcaciones que nutrían las armadas mediterráneas, principalmente galeras castellanas, turcas e italianas del periodo compartían una misma «doctrina», pues sus embarcaciones contaban con características técnicas y tecnológicas muy similares, diferenciándose básicamente por número de bancos, lo que condicionaba su longitud y potencia.³⁵ La gran divergencia era el total de unidades que podían movilizarse, lo que generó una competencia por impulsar la industria necesaria para equiparar en cantidad y cualidad las embarcaciones respecto a la hegemonía marcada por los otomanos.

Ahora bien, como se mencionó, fue Felipe II quien inició las grandes empresas en el Mediterráneo tras intentar apropiarse de Trípoli, pero la rápida respuesta musulmana hizo estéril dicho esfuerzo. Para ello, inició la materialización de una política de centralización como monarca del control de las fuerzas armadas —proceso que coincidió con la Revolución Militar—,³⁶ y que se

34 Ricardo Cerezo Martínez, «La táctica naval en el siglo XVI», *Revista de Historia Naval* n.º 2 (1983): 36.

35 Se denominaba como galera real a aquellas que enarbolaban el estandarte de rey o capitán general de la armada, por lo general tenían hasta 30 bancas por banda. En caso que portaran al almirante o vicealmirante, se le llamaba patrona. De menores proporciones se catalogaba como bastarda a las de 26 a 29 bancos, que solía acompañarse de un fanal y transportaba al mando superior de la escuadra; de 24 a 26 bancos eran ordinarias. Aun menores eran las galeras sutiles o galeotas (de 15 a 20 bancos), y alrededor de 10 bancas podían ser bergantines, fustas y fragatas. Sobre estas caracterizaciones puede consultarse: José María Martínez Hidalgo-Terán, «La marina rémica de los Austrias», 87-90.

36 Término originalmente propuesto por Michael Roberts en la *Queen's University* de Belfast en 1955, y retomado por autores como sir George Clark y Geoffrey Parker. Se refiere a una serie de innovaciones técnicas y tecnológicas que revolucionaron la táctica bélica. Entre ellas ha de resaltarse la aparición del mosquete y

materializó en el ámbito naval con el abandono del tradicional sistema de movilización a partir de embargos y asientos (ejemplificado a partir de la armada de avería dominicana), dando paso al súbito aumento de embarcaciones de propiedad regia. Esta variación obviaba los mecanismos de vasallajes y lealtades ambiguas,³⁷ aunque se continuaba dependiendo del respaldo y cooperación de las élites portuarias para el aprovisionamiento de las armadas.³⁸ Un ejemplo representativo es el efímero apoyo del Consulado Sevillano al Rey, que se canalizó en la creación de una armada de galeras que habría de reforzar a la Armada de la Carrera durante el último trayecto del tornaviaje, y cuya operatividad se prolongó entre 1562 y 1568.³⁹

Por supuesto, el disponer de embarcaciones propias requería de una importante capacidad fiscal para cubrir todos los gastos que implicaba su construcción, manutención, avituallamiento y abastecimiento. En un primer momento, Felipe II logró disponer de mayores presupuestos a partir del incremento del subsidio eclesiástico, el cual captó poco más de un tercio adicional en 1562 respecto al año anterior,⁴⁰ así como un par de bulas emitidas por

decadencia de la caballería pesada. Igualmente, al aumento de los ejércitos (calculados en diez veces superiores entre 1500-1700), lo que, por supuesto, implicó estrategias más complejas y ambiciosas, así como mayores repercusiones y consecuencias de la guerra en la sociedad civil. Ver: Geoffrey Parker: *La revolución militar: innovación militar y apogeo de Occidente (1500-1800)* (Barcelona: Crítica, 1990); *El éxito nunca es definitivo. Imperialismo, guerra y fe en la Europa moderna* (Bogotá: Taurus, 2001), 191-217.

37 Este mismo proceso tuvo su reflejo en la aparición de ejércitos costeados íntegramente por el príncipe, que redujo la dependencia al apoyo de la nobleza y ciudades para movilizar las tropas. Al respecto puede consultarse: José Javier Ruiz Ibáñez (Coord.), *Las milicias del rey de España*.

38 Jan Glete, «The sea power of Habsburg Spain and the development of european navies (1500-1700)», en Enrique García Hernán y Davide Maffi (Eds.), *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica: política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*. Vol. II. *Ejército economía, sociedad y cultura* (Madrid: CSIC - Laberinto - Mapfre, 2006), 837.

39 José Manuel Díaz Blanco, «Una armada de galeras para la Carrera de Indias: el Mediterráneo y el comercio colonial en tiempos de Felipe II», *Revista de Indias* vol. 74, n.º 262 (2014): 661-692.

40 Para 1561 computó 300000 ducados, y para 1562, aumentó a 420000. Este subsidio era recaudado por el nuncio y un prelado nombrado por el rey. Por lo normal cada quinquenio o mediante acuerdo o «concordia» el estamento eclesiástico abonaba su contribución, por lo general en dos tandas anuales. Ver: John H.

Pío IV (1559-1565),⁴¹ cuyos caudales se encaminaron a un extensivo programa de construcción de galeras focalizado en Barcelona con la organización de sus atarazanas bajo la dirección del virrey García de Toledo,⁴² aunque también en Nápoles y Sicilia.⁴³ El resultado fue que para 1561 —un año después de desastre de Djerba—, se habían logrado 111 galeras, aunque solo 30 eran propiedad regia, siendo las demás de 22 propietarios diferentes. Una década más tarde, en vísperas de Lepanto, el ambicioso programa filipino le permitió poseer 168 galeras propias⁴⁴ (Gráfica XII).

La línea de tendencia presentada resulta bastante explícita sobre el aumento cuantitativo de las galeras de la Monarquía Hispánica. En un primer momento se identifica una caída abrupta —el punto más bajo de todo el periodo—, asociada al ya citado desastre de Djerba, al que siguió la reorganización de las armadas hispanas durante la primera mitad de la década, que nuevamente decrece un cuarto para 1565. Esta disminución coincidió con la captura del peñón de los Vélez —operación con el objetivo de desarticular las rutas de piratería y corsarios de Orán y Tán-

Elliott, *La Europa dividida, 1559-1598*, 176; Luis José Navarro Miralles, «Subsidio de galeras y excusado: una aportación al estudio de la contribución fiscal eclesiástica», *Pedralbes: revista d'història moderna* n.º 1 (1981): 21 y ss.

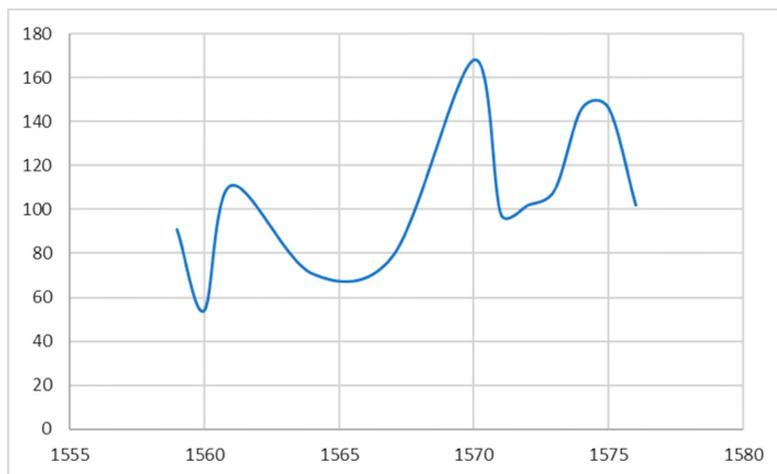
41 En un primer momento se otorgaron 300000 ducados anuales durante cinco años a partir de 1560 mediante la bula *Quemad modum omistae*, con la cual se pretendía construir una flota de 50 galeras contra los piratas berberiscos y moros, que sería denominada «Escuadra del Clero de España». Dos años más tarde, para 1562, se otorgó la bula *Ad Romani Pontifici*, que cedió 420000 ducados para fletar 60 galeras a sumarse a las casi 40 de propiedad regia. Ver: Luis José Navarro Miralles, «Subsidio de galeras y excusado: una aportación al estudio de la contribución fiscal eclesiástica»: 21-50.

42 A. Jorge Aguilera López, «El inicio de la recuperación naval hispana en el Mediterráneo y la construcción de galeras en Barcelona durante el virreinato de García de Toledo (1558-1564)», María Ángeles Pérez Samper y José Luis Betrán Moya (Eds.), *Nuevas perspectivas de investigación en Historia Moderna: Economía, Sociedad, Política y Cultura en el Mundo Hispánico* (Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona-Fundación Española de Historia Moderna-Universitat de Barcelona, 2018), 529-541; «La maestranza de las Atarazanas Reales de Barcelona durante el siglo XVI», *Pedralbes*, n.º 38 (2018): 51-85.

43 David Goodman, *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII* (Barcelona: Península, 2001), 20; Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, tomo II, 252-253.

44 I.A.A. Thompson, «Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo. siglo XVI»: 98.

ger—, así como el tardío, pero efectivo apoyo a los caballeros de San Juan en Malta contra las 90 galeras y 25 naos movilizadas por los turcos.⁴⁵



Gráfica XII. Galeras de propiedad regia (1559-1576).⁴⁶

Tras el fracaso osmalí en su asalto contra los hospitalarios, se optó por una enorme expedición terrestre sobre Hungría al año siguiente, durante la cual falleció el sultán Solimán (r. 1520-1566), quien personalmente la dirigía, dando paso al trono a Selim II (r. 1566-1574). Este acontecimiento tensó la geopolítica europea, pues los reinados otomanos solían iniciar con grandes demostraciones de fuerza y capacidad militar, lo que preocupaba a todos quienes compartían sus fronteras.⁴⁷

⁴⁵ Virgilio Pérez y González de la Torre, *Historia de las cuatro marinas españolas. Marina de guerra*, 62-63.

⁴⁶ Elaboración propia a partir de los datos presentados en I.A.A. Thompson, *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620* (Barcelona: Crítica, 1981); «Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo. S. xvi».

⁴⁷ John H. Elliott, *La Europa dividida, 1559-1598*, 178-181.

Los más aterrorizados fueron los venecianos, pues dependían de las buenas relaciones con los turcos para conservar su predominancia mercantil en el Mediterráneo oriental, y fue sobre quienes eventualmente se volcó la maquinaria militar del sultán. Así, la presión ejercida sobre Chipre demostró que era necesaria una coalición con Felipe II, cuyas capacidades navales continuaron fortaleciéndose durante toda la década de 1560, y de manera conjunta disponer de una flota similar a la turca. En este punto, fue de vital importancia la mediación del pontífice para configurar la Santa Liga (Monarquía Hispánica, Venecia y Estados Pontificios), que finalmente enfrentó a la *Sublime Puerta* en Lepanto, el 7 de octubre de 1571, clímax de la tensión entre cristianos y musulmanes en el Mediterráneo durante el siglo xvi.⁴⁸

Esta batalla fue dirigida por don Juan de Austria, bastardo de Carlos V, quien, como líder de la armada cristiana, promulgó una «Orden de Marcha» que perfiló un modelo de ordenamiento táctico-operativo⁴⁹ bastante efectivo, en gran medida por el impacto de las galeazas venecianas que poseían una cadencia y potencia de fuego muy superior. Para fortuna cristiana, este aspecto, sumado a la constante redirección de apoyo comandado por el marqués de Santa Cruz desde la retaguardia en refuerzo de los puntos críticos del combate, limitó las pérdidas. Como puede apreciarse en la Gráfica XII, tras el combate se redujo alrededor de un tercio de la flota filipina, que buscó reponerse dando continuidad al programa de construcción de embarcaciones, pues se proyectaba el sometimiento de las plazas del Magreb una vez sustraído el apoyo otomano.

Aun así, la hacienda española estaba exhausta tras contribuir con 783191 escudos para librar la batalla, es decir, virtualmente un millón de pesos de ocho reales, representando según cálculos de Parker, el 63% de la inversión de la monarquía hispánica en

48 Roger Crowley, *Imperios del mar. La batalla final por el Mediterráneo, 1521-1580* (Barcelona: Ático de Libros, 2014).

49 Especificó de manera puntual la conformación de la avanzadilla (denominadas galeras de descubierta o de vanguardia), distancia con el cuerpo de la flota, y distribución de las escuadras, así como tareas particulares asignadas a cada una de ellas. AGS, Consejo de Estado, EST, LEG,3631,64.

Lepanto.⁵⁰ A esto se sumó la gran presteza en la reconstrucción y fortalecimiento de las armadas turcas, y la decisión veneciana de abandonar la coalición cristiana y reducir su flota a solo 60 galeras, para avalar un cese de hostilidades.⁵¹ Como resultado, la Santa Liga se fragmentó, pues incluso el nuevo pontífice, Gregorio XIII (1572-1585), orientó la política de los Estados Papales al sometimiento de los protestantes,⁵² dejando de lado el belicismo contra los infieles en el Mediterráneo.⁵³ Felipe II perdió ímpetu, pues su flota por sí sola no poseía una clara ventaja frente a la osmanlí, por lo que adoptó una estrategia defensiva enfocada a preservar las unidades existentes,⁵⁴ pero este cauteloso proceder no fue suficiente, pues para 1574 se habían perdido nuevamente las plazas de Túnez y la Goleta, anulando cualquier capitalización castellana tras Lepanto.

Además, los efectos del periodo «regio de la plata» aun no eran evidentes, en tanto los tiempos de producción argentífera americana, fundición en barras, transporte de las remesas y embarque en la Carrera de Indias eran lapsos muy dilatados. A pesar de que las minas del Alto Perú extraían cada vez más minerales, y la hacienda ordinaria del Rey se henchía allí, la peninsular afrontaba una seria carencia pecuniaria. Así, la manutención de una flota tan numerosa e inactiva probó ser una onerosísima carga para la Hacienda Regia, obligando para 1575 a una política de reducción de costes desesperada con motivo de la bancarrota filipina:⁵⁵ al ser imposible desembolsar los 60 000 cuentos de

50 Geoffrey Parker, *Spain and the Netherlands, 1559-1659. Ten studies*, 217.

51 Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, tomo II, 635.

52 Para ello buscó atraer el apoyo español a su causa por medio de aumentos en las bulas pasadas que apoyaban con fondos el desarrollo de la guerra, que se dirigían a amortizar el gasto militar en Flandes. Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, tomo II, 254-256.

53 Un reflejo de esta política fue la redirección del excusado eclesiástico (diezmo de la casa más rica de cada parroquia) abonado a la Real Hacienda para la lucha contra el infiel, que a partir de 1571 se sumó como un apoyo a la guerra contra los protestantes. Ver: Luis José Navarro Miralles, «Subsidio de galeras y excusado: una aportación al estudio de la contribución fiscal eclesiástica»: 21-50.

54 Phillip Williams, «The strategy of galley warfare in the Mediterranean», 909.

55 Las deudas que había contraído Felipe II con la banca genovesa se hicieron insostenibles pues sus intereses se duplicaron entre 1560 y 1573, por lo que los

maravedís (220588 pesos de ocho reales), debieron reducirse a 45 cuentos (165441 pesos de ocho reales),⁵⁶ por lo cual se optó por desarmar la parte de la armada que no pudiera financiarse...⁵⁷

Esta marcada reducción de unidades para 1576 (Gráfica XII) representó una gran crisis militar para la monarquía, pero fue el acto inaugural e inicio de nuevas escuadras de galeras, pues para alivianar la presión fiscal concentrada sobre las diversas cajas mediterráneas de la Monarquía Hispánica, se presentó como solución la posibilidad de reubicar sus embarcaciones. Esta se proyectaba como la solución ideal, pues no solo reducía los gastos situados para sustento de las embarcaciones, sino que al tiempo permitía asegurar la amplitud de los litorales imperiales. Es por ello que un vez alcanzado un *statu quo* con los otomanos mediante la prolongación de las treguas,⁵⁸ y la recuperación de sus finanzas, Felipe II, asignó a algunas de sus embarcaciones tareas en nuevos espacios, lo que implicó el debilitamiento de algunas escuadras (Gráfica XIII).

A grandes rasgos, puede observarse cómo luego de Lepanto la Corona continuó botando galeras exponencialmente, al menos hasta la mencionada bancarrota filipina. Al discriminarse los datos según escuadras resulta evidente que las de Nápoles y Cartagena de Levante habían sido las más numerosas, pero a su vez se vieron más afectadas por la reducción de capacidades operativas. Prestando atención a la escuadra siciliana, resalta el impacto poco pronunciado de la bancarrota, pues si bien decreció de 22 unida-

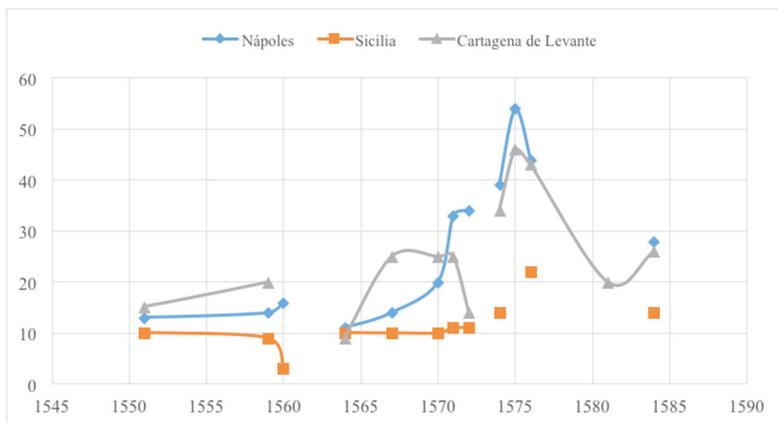
juros y réditos no pudieron atenderse. Como resultado se declararon nulos todos los asientos firmados desde 1560, y se ordenó la revisión sistemática de todos los saldos y deuda consolidada. Un par de años más tarde, se logró firmar un *medio general*, en el cual Felipe II accedía a pagar sus deudas, y se realizaban concesiones mutuas entre el rey y sus prestamistas. Ver: Carlos Javier de Carlos Morales, *Felipe II: el Imperio en Bancarrota. La Hacienda Real de Castilla y los negocios financieros del Rey Prudente* (Madrid: Dilema, 2008).

56 Martínez Cardós, «Las Indias y las cortes de Castilla durante los siglos xvi y xvii».

57 Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, tomo II, 649-650.

58 Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, tomo II, 635.

des, a 14 galeras para 1584, este era el mismo número de embarcaciones que tenía en vísperas del descalabro financiero en 1574.



Gráfica XIII. Galeras hispánicas en el Mediterráneo (1551-1584).⁵⁹

Esta cuantificación es relevante en tanto muchas galeras se desguazaron, pero muchas otras pasaron a nuevos puertos de servicio, por lo cual la estabilización de las unidades de Cartagena de Levante y Nápoles no implicó la destrucción sistemática de sus embarcaciones. Al respecto, resulta valioso constatar que muchas de ellas zarparon junto a las de Malta bajo órdenes Álvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz, contra Túnez en 1576,⁶⁰ y que continuaron operando y prestando servicio incluso durante la conquista de Portugal. Así, esta redistribución es clave para comprender el origen de las escuadras americanas, pues de las mediterráneas se escindieron las galeras indianas desplegadas en Cartagena, Santo Domingo y Cuba.

⁵⁹ Elaboración propia a partir de los datos presentados en I.A.A. Thompson. *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*; «Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo. S. xvi».

⁶⁰ Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, tomo II, 274.

Tal fue la incapacidad fiscal y distensión operativa en el Mediterráneo, que fungió como acto inaugural de las armadas guardacostas de carácter permanente en el Caribe.

PROYECTOS DE DEFENSA NAVAL CARIBEÑA

La década de 1560 se caracterizó por una agresiva política naval, tanto atlántica con la configuración de la Carrera de Indias, como mediterránea al pretender disputar la hegemonía de los turcos. Empero, durante poco más de una década entre la estructuración de las rutas convoyadas, y la posibilidad de redirigir el excedente de galeras, la situación se había agravado sobre manera.

Las necesidades defensivas en los litorales no eran suplidas por las rutas convoyadas debido a su carácter itinerante, y a partir de 1565, los galones de Tierra Firme fueron bianuales,⁶¹ por lo cual se comprende el incremento de las navegaciones inglesas, que lograban captar enormes réditos sin exponerse a grandes peligros, pues los litorales estaban virtualmente indefensos. Un claro ejemplo de esta práctica serían las primeras expediciones de John Hawkins en 1562, quien logró vender un cargamento de esclavos robados a los portugueses en África y comercializarlos en las Indias, lo que incentivó nuevos viajes. Su tercera expedición la realizó en compañía de un primo suyo llamado Francis Drake en 1566, traficando esclavos en la villa de Borburata, Rio Hacha y Santa Marta mediante la coacción, siendo finalmente repelidos en Cartagena de Indias.⁶²

Este tipo de agresiones creó un sentimiento de temor generalizado ante la notoria indefensión castellana en el Caribe, por lo que no sorprende que, durante la siguiente expedición conjunta de estos ingleses —zarpada de Plymouth en 1567—, tras la destrucción de Rio Hacha, el amedrentamiento en Santa Marta y un nuevo intento de comercio frustrado en Cartagena, por el gobernador Martín de las Alas luego de diez u once días presionando

61 Bibiano Torres, *La marina en el gobierno y administración de Indias*, 42.

62 Leopoldo Daniel López Zea, *Piratas del Caribe y Mar del Sur en el siglo xvi (1497-1603)*, 94-95.

a las afueras de la ciudad,⁶³ pasara a Veracruz, donde fue interceptado y atacado sin mediar negociación por la flota de la Nueva España, dirigida por Francisco de Luján, y que transportaba al nuevo virrey Martín Henríquez de Almansa.⁶⁴ Aun así, esto no pasó de ser una afortunada coincidencia para las armas hispánicas, pues los buques insignias resultaron demasiado deteriorados, y el combate solo fue casualidad, en tanto los enemigos se encontraron durante el derrotero de la navegación del convoy.

Por supuesto, las élites políticas y económicas de Tierra Firme se sintieron completamente vulnerables y desamparadas, por lo cual desde el cabildo de Nombre de Dios se elevó ese mismo año de 1568 una solicitud en la que suplicaban la remisión de seis galeras guardacostas para asegurar el istmo⁶⁵ —quizá tenga relación directa con la captura de una fragata que pasaba del istmo a Cartagena, de la cual corsarios se apropiaron de 150 000 pesos—. ⁶⁶ Sobre este tipo de acciones era común argumentar las grandes ventajas que traería para el comercio de la ciudad tener la posibilidad de ofender a los enemigos, antes de que estos pudieran tomar alguna presa, y aunque este proyecto no fue aceptado, pronto se sumaron otras voces que pretendían establecer una proyección permanente del poder marítimo castellano en el Caribe.

63 En misiva del cabildo se hizo alusión a la presencia de un inglés con poderosas embarcaciones, muy tripuladas y artilladas con la intención de vender esclavos y otras mercaderías. Según sus cálculos disponía de 4 grandes navíos y otros 6 menores. Carta del cabildo secular de Cartagena, 30 de septiembre de 1568. AGI, SANTA_FE,62, N.8; Carta del gobernador y vecinos de Cartagena al Rey, 30 de septiembre de 1568. Juan Friede, *FDNRG*, Tomo VI, doc. 901.

64 Esta batalla se denominó de San Juan de Ulúa, y marcó un punto de inflexión en las relaciones anglo-españolas y la postura belicista de Drake. Una vívida reconstrucción de la totalidad de la cuarta expedición de Hawkins puede hallarse en: Leopoldo Daniel López Zea, *Piratas del Caribe y Mar del Sur en el siglo XVI (1497-1603)*, 105-116.

65 Esteban Mira Caballos, «La pérdida de la hegemonía naval en el Caribe y sus consecuencias»: 16-17.

66 En ella también se informaba del saqueo de otra fragata cargada con oro y plata que provenía de Nicaragua, pero sin especificar el valor de su carga. Finalmente se expuso la buena actuación del gobernador que acudió en unas embarcaciones y logró poner en huida a un asaltante que tenía tomadas dos fragatas en las islas de San Bernardo. Carta del cabildo secular de Cartagena, 30 de septiembre de 1568. AGI, SANTA_FE,62, N.8.

Las autoridades de Tierra Firme no se resignaban a las frágiles defensas con las que contaban y continuaron sus súplicas, resaltando en muchas de ellas la inestabilidad interna de sus gobernaciones a partir de rebeliones indígenas y sublevaciones esclavas. El punto que proponían era la imperativa necesidad de alejar a otros europeos, quienes podrían aliarse con las resistencias americanas, y actual de manera conjunta contra los castellanos. En el caso del istmo fue especialmente llamativo el temor que suscitaban los cimarrones debido a su número.⁶⁷ Con toda razón, las autoridades coloniales sospechaban que estos esclavos huidos de sus amos, pues tenían conocimiento pormenorizado del territorio y podrían dislocar las rutas argentíferas al intervenir las inmensas caravanas de mulas que cruzaban desde Panamá a Nombre de Dios, siendo visible este peligro durante la segunda expedición liderada por Drake de 1572, que tras apoderarse de Nombre de Dios y apoyado por sus aliados africanos, logró atacar la Venta de Cruces, donde incineró mercancías valuadas en 200 000 pesos que no podía transportar.⁶⁸ En una comunicación de la Audiencia panameña en febrero de 1573, se notificó cómo se intentó capturar sin éxito una de las recuas —no se menciona a Drake, seguramente asociado al anonimato en que su vida transcurría para los españoles hasta ese momento—, y se rogó al rey proveer sobre las defensas de la costa.⁶⁹ Igualmente, debió ser determinante el parecer del gobernador Cartagenero Francisco Bahamonde de Lugo, quien se quejó de la tibieza con la que los galeones a cargo de Esteban de las Alas para acometer a un par de navíos franceses que tomaron, por lo cual resaltaba sus

67 Según cálculos de Juan Vivero la proporción entre negros y españoles era sumamente preocupante: «... y estos que andan levantados por que en este reino me parece que por lo menos son tres veces los esclavos que los [e]spanoles a causa de ser todo el servicio dellos por la falta de indios...» Carta de Juan de Vivero. 23 de mayo de 1581. AGI, Audiencia de Panamá, PANAMÁ, 33, N.121.

68 Leopoldo Daniel López Zea. *Piratas del Caribe y Mar del Sur en el siglo XVI (1497-1603)*, 123-130.

69 Carta de la Real Audiencia de Panamá, 19 de febrero de 1573. AGI, PATRONATO, 270, N.1, R.3.

propias gestiones en la manutención de un pequeño fuerte en la entrada del puerto.⁷⁰

Este tipo de peticiones sobre fortificar o disponer de armadas permanentes debieron ganar gran solemnidad, pues poco después de redactada la carta al Rey, el mismo Drake en asociación con el corsario hugonote francés Guillermo Le Testu, logró en postrero de marzo de 1573 capturar una recua de 190 mulas con 300 libras de plata cada una, asegurando un cuantiosísimo botín que le granjeó la aceptación de la reina Isabel I de Inglaterra.⁷¹ Este asalto privó a la hacienda ordinaria regia de preciados recursos, justo en vísperas del colapso financiero.

Todo eso permite perfilar un panorama realmente desolador en secuencia, pues debido a la desarticulación de los canales de remisión de rentas ordinarias americanas, no se pudo nutrir las extraordinarias en la Península que mantenían a flote la Real Hacienda; sin la plata del Alto Perú, la Corona no pudo pagar a sus acreedores; los tercios, sin soldada, se insubordinaron y saquearon Amberes en los Países Bajos;⁷² en el Mediterráneo desesperadamente se echaban a pique las galeras que no podían mantenerse; y Felipe II intentaba recalcular sus obligaciones crediticias al tiempo que desconocía los acuerdos anteriores. Mientras tanto, América, fuente de riquezas que respaldaba los abultados presupuestos peninsulares, no disponía de capacidades bélicas suficientes para expulsar a los corsarios y piratas que recorrían sus mares...

Las solicitudes de remediar la indefensión de Tierra Firme continuaron, cada uno de los autores proponía diversas soluciones que a sus ojos serían la respuesta más viable y lógica, a grandes rasgos siguiendo dos grandes líneas: un ambicioso proyecto de fortificaciones⁷³ —las cuales eran, por supuesto, defensivas en

70 Relación de una carta de Francisco Bahamonte de Lugo, 4 de julio de 1572. Ver: Juan Friede, *FDNRG*, Tomo VI, doc. 965.

71 Le Testu intentó tomar su propio rumbo por temor a que los ingleses se apropiaran de su parte de la plata, pero fue capturado por los castellanos, quienes lo ajusticiaron en Nombre de Dios. Ver: Leopoldo Daniel López Zea, *Piratas del Caribe y Mar del Sur en el siglo XVI (1497-1603)*, 128-130.

72 Geoffrey Parker, *Spain and the Netherlands, 1559-1659. Ten studies*, 108-117.

73 Un explícito y pormenorizado expediente realizado por el procurador cartagenero, Juan de la Peña, resaltaba la urgencia de proveer un sistema poliorcético capaz de asegurar la ciudad, y cómo esto tendría un impacto beneficioso sobre

su integridad— o armadas, y por ende móviles y versátiles. Aquí solo se abordarán las propuestas asociadas al segundo grupo.

Tomando dicha línea, se presentó un nutrido debate con la recolección y toma de pareceres de muchísimos personajes en la península y América —la Audiencia panameña ya había recopilado información de lugares donde podrían construirse embarcaciones,⁷⁴ y los cabildos de Nombre de Dios y Panamá enviaron pareceres favorables a la consulta sobre remitirles galeras—. ⁷⁵ En un primer momento, para 1572, se proyectó la creación de una armada permanente de pataches que vigilaran de forma permanente las Antillas Mayores y Tierra Firme, pero no fue ejecutada, presumiblemente debido a la bancarrota. Durante este periodo, las opiniones siguieron circulando, decantándose para 1576 la proyección del poderío naval mediante la implementación de galeras, cuando se propuso una movilización masiva de 15 unidades para conformar dos escuadras de 5 unidades en Tierra Firme y La Española, una de 4 en Cuba, y una embarcación solitaria protegiendo Puerto Rico.⁷⁶

El cabildo y Concejo de Cartagena también participó en estas consultas, donde afirmó que los navíos gruesos no eran suficientes para ofender a los corsarios, sino que se requerían embarcaciones de remos, por lo cual bajo acuerdo con el gobernador Francisco Bahamonte de Lugo, y mediante la financiación de los vecinos, se había intentado construir una galeota de ocho a diez bancos por banda,⁷⁷ pero la dificultad de acceder a la mano de obra especializada, y debido a las dificultades económicas habían obligado a desistir de ese proyecto, y suplicar a la Corona que las remitiera desde España. Para ello se argumentaba que con lo que allí avanzarían en su construcción con 2000 pesos de oro, se-

la pobreza general que atribuía a la gobernación. Ver: Expediente de Juan de la Peña, 22 de marzo de 1572. AGI, SANTA_FE,62, N.11.

74 Construcción de galeras guardacostas para Panamá, 6 de marzo de 1571. AGI, PATRONATO,270, N.1, R.1.

75 Carta de la Audiencia de Panamá, 21 de mayo de 1571. AGI; PANAMÁ,13, R.11, N.43.

76 Esteban Mira Caballos, *El sistema naval del Imperio Español. Armadas, flotas y galeones en el siglo XVI* (Punto de Vista Editores, 2015), 120 y ss.

77 Carta del gobernador de Cartagena, Francisco Bahamonde de Lugo, 27 de marzo de 1573. AGI, PATRONATO,270, N.1, R.2

ría suficiente para tomar una en la Península y enviarla a Tierra Firme, donde sería sustentada por los vecinos con ayuda de los indios de la Corona.⁷⁸

Aunque dicha propuesta no fue aceptada inmediatamente, el Consejo de Indias sí inició una serie de nutridas discusiones sobre lo conveniente que sería crear una armada caribeña compuesta por cuatro galeras y dos fragatas, las cuales conformarían dos escuadras con unidades análogas encargadas de proteger desde Dominica a Puerto Caballos en Honduras (Circuncaribe sur), y la otra destinada a proteger desde el arco antillano, y por supuesto el seno mexicano desde la Florida hasta San Juan de Ulúa. El costo proyectado fue de 16 000 ducados por galera, y 2000 por las fragatas, que serían 66 000 ducados en total (90 992 pesos de a ocho reales). Este proyecto buscaba liberar el gasto en la Florida, pues se consideraba como más barato y provechoso que la propuesta de galeones agalerados de Menéndez de Avilés,⁷⁹ el cual implicaba un desembolso de 120 000 ducados (165 441 pesos de ocho reales),⁸⁰ es decir, casi el doble de inversión requerida. Además, para finales de 1574, el escuadrón de galeones para la patrulla costera del Caribe dirigido por el almirante Carreño había naufragado durante una tormenta, en la cual también pereció el presidente de la Audiencia de Panamá, Alonso Criado del Castillo.⁸¹

Con esta sensible e hipotética de reducción de gastos navales, y claridad sobre la urgencia de continuar con las patrullas marítimas, mediante una cédula del bosque de Segovia fechada en 12 de julio de 1576, se solicitó el parecer del gobernador y otras per-

78 Carta del Cabildo de Cartagena de Indias a Felipe II, 19 de enero de 1574. AGI, PATRONATO, 270, N.1, R.4.

79 Se trabaja de galeones que tendrían además una serie de remos que potenciarían su movilidad. Originalmente se propusieron 20 unidades en 1568. Parece ser que solo se construyeron 12 de ellos, los cuales se destinaron a la escolta de la Carrera de Indias. Iván Valdez Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado*, 66.

80 No se tomaron decisiones definitivas, sino que se ordenó consultar el parecer de Cristóbal de Eraso, general de la Carrera de Indias quien había regresado por esos días a la península con las remesas americanas. Consulta del Consejo de Indias, 6 de mayo de 1575. AGI, INDIFERENTE, 738, N.135.

81 Paul E. Hoffman, *The Spanish Crown and the defense of the Caribbean, 1535-1585*, 182.

sonas sobre el tipo de embarcación —galeras o galeones—⁸² que podría ser más útil para la salvaguarda de los litorales de Tierra Firme, a lo que el gobernador replicó un año después:

... los galones no pueden entrar ni llegar a los bajíos ni ensenadas donde los corsarios entran y se esconden para hacer sus robos y daños, que los que hacen son desde las islas de Barú e isla Fuerte, la cabeza de Cativá en el río de Chagre, sobre la barra de Veragua en el escudo y desaguadero de Nicaragua. A ninguna de estas partes los galeones no pueden parar ni estar sin gran riesgo de perderse. Demás de esto, los galeones no pueden andar en esta costa si no es con tiempo hecho, y contra él, cualquier navío pequeño sutil de remos se les huye, y mete en estos bajíos y ensenadas. Ser esto así, consta claro, pues los corsarios que a esta costa vienen, si traen algún navío de alto bordo, llegando a ella, le queman o esconden, y arman las fragatas que toman u hacen lanchas [...] las galeras pueden entrar y llegar a todos los lugares dichos sin riego, y tienen muchos abrigos donde meterse en cualquier necesidad repentina que les venga.⁸³

Para ello sugirió incluso enviar una galera de 22 bancos por banca y otra de 18, y exaltó las cualidades de las maderas de Tolú para la construcción de las embarcaciones, afirmando incluso haber cotizado su construcción con un maestro armador en 4400 ducados (6066 pesos) si se le entregaba la clavazón necesaria. Los mástiles y demás material náutico podrían adquirirse de las naves que se echaban al través, mientras que los mantenimientos serían americanos, solo remitiéndose la lona, jarcia y brea desde Europa. También proyectaba que los soldados fueran americanos, y se implementaran solo dos docenas de forzados condenados, y el resto esclavos ladinos o bozales. En cuanto a la financiación, Pedro Fernández del Busto calculó un total de 24 000 pesos corrientes (21 760 ducados o 30 000 pesos de ocho reales).

82 Información técnica y la evolución histórica de este tipo de embarcaciones pueden consultarse en: José Luis Rubio Serrano. *Arquitectura de las naos y galeones de las flotas de Indias*; Fernando Serrano Mangas. *Los galeones de la Carrera de Indias (1650-1700)* (Sevilla: EEHA, 1985).

83 Parecer del gobernador de Cartagena sobre la defensa de aquellas costas, agosto de 1577. AGI, PATRONATO,270, N.1, R.5.

Otra de las opiniones frente a esta consulta, fue la redactada en 1577 por el obispo cartagenero, fray Dionisio de Sanctis, cuya defensa de las galeras fue bastante explícita respecto a las ventajas que ofrecían los remeros en oposición a embarcaciones de alto bordo, pues en palabras del religioso:

Cuanto más importan galeras que no galeones para la guarda de estas costas, está tan manifiesto que todos lo dicen. Porque los corsarios entran en poca agua y los galeones piden mucha, ni tampoco pueden andar arando la mar como las galeras lo hacen. Porque dado [que] los galeones sean de provecho para el alta mar y para guarda de los navíos que van y vienen, no lo son para aquí, donde los franceses traen ya dos galeotillas que entran y salen aún en este puerto a vista de los galeones, y roban hasta las canoas que van de tierra a tierra. Si a Vuestra Majestad le plugiese podríase repartir la costa entre galeones para su efecto, y entre [las] galeras para el suyo, que dos o tres bastarán para esta Tierra Firme y otras tantas para estas otras islas. Y proveidas de una vez de la chusma, hasta gente hay por acá perdida de que se podrán sustentar. Pero también digo que han de estar sujetas al gobernador que es o fuere, porque si hay dos cabezas, nada se hace si no es contradecirse en pareceres, revolviendo la ciudad por salir cada uno con la suya.⁸⁴

La claridad fray Dionisio resultó reveladora, no solo explicaba con increíble puntualidad las diferencias en cuando a la movilidad asociadas a las embarcaciones de bajo calado impulsadas por remeros, en contra de otras mancas y de casco redondo que requerían profundidad suficiente para desplazarse, y corrientes de viento propicias para asegurar su maniobrabilidad. De igual manera, la última parte de la recomendación —que acompañaba muchas otras ideas, no solo militares, para mejorar la administración de la gobernación—, fue premonitoria, pues planteó dos de las grandes dificultades que tendría que enfrentar la escuadra: jerarquías de mando y remeros preparados y disciplinados. Sobre ambos aspectos se volverá más adelante.

⁸⁴ Carta del obispo de Cartagena, fray Dionisio de Sanctis. 22 de abril de 1577. Ver: Juan Friede, *FDNRG*, Tomo VII, doc. 1089.

Disponer de embarcaciones de remo se convirtió en una opción bastante tentadora para la monarquía a partir de la información que se recibía al respecto, e incluso debió valorarse muy seriamente, pues para inicios de 1578 se tomaron una serie de pareceres. En ellos se indagaba a algunos personajes sobre los buenos efectos que podría tener retomar la construcción de la galeota, así como de los costos que podría implicar en relaciones a las formas tradicionales de defensa marítima, las cuales a partir de la lectura del texto se deduce eran desarrolladas mediante lanchas y chalupas, pero que eran de poco efecto por la elevada mortandad de sus tripulantes. Así, se consideró que una sola galeota, aunque sin especificar el número de bancas por banda —a partir de otros documentos parece que se proponía una de 15—, sería de mayor provecho que seis lanchas, y financiada por un monto menor al que requerían tres.⁸⁵

Finalmente, no se aprobó la opción de construirlas allí mismo, ni tampoco se logró pactar con un asentista que las proveyera, sino que se optó por darle un uso racional a los recursos que ya se disponían en Europa, y que significaban una enorme carga para las cajas mediterráneas. Por ello, las embarcaciones que se remitieron al Caribe para constituir la primera armada permanente⁸⁶ en 1578, fueron ambas galeras veteranas de Lepanto: la *Santiago*, acantonada originalmente en Nápoles, operó bajo mando de Monserrate Guardiola como parte del cuerno izquierdo comandado por Barbarigo contra los turcos; la *Ocasión*, hacía parte

85 A favor de esta construcción de manifestaron: el gobernador Fernández del Busto, y su teniente, Licenciado Luis de Sotomayor; capitanes Alonso de San Miguel, Domingo Félix, y maestre de campo Álvaro de Mendoza; regidor Juan de Viloria Dávila; el vecino Juan Bautista de Segura y residente Bartolomé de Pineda. También se tomó el parecer de los mandos de la Armada de la Guardia de la Carrera de Indias (teniente de capitán general Miguel de Eraso, almirante Álvaro de Valdés, teniente de contador Juan Alzore —en ausencia de Domingo de Gamarra—, tesorero Alonso de las Alas, capitán del galeón San Bartolomé, Fructuoso de Huelva, y maestros Jusepe de Vega, Francisco Hernández y Diego Núñez de Oñate. Expediente sobre hacer una galeota para guarda de las costas de Tierra Firme, 27 de marzo de 1578. AGI, PATRONATO,270, N.1, R.11

86 En el Pacífico ya se había instaurado una armada de galeras dos años antes. Esta fue conformada por el virrey Francisco Álvarez de Toledo, y se llamó Armada del Mar del Sur. Sobre ella puede consultarse: Pablo E. Pérez-Mallaína y Bibiano Torres Ramírez, *La Armada del Mar del Sur* (Sevilla: EEHA, 1987).

de la escuadra cartagenera, y sirvió en la reserva estratégica liderada por Álvaro de Bazán.⁸⁷ También se remitió la saetía⁸⁸ *Santa Clara* y fragata *Santa Catalina* como apoyo a la escuadra.⁸⁹ Como cabo se nombró a Pedro de Vique y Manrique.⁹⁰

En cuanto al aprovisionamiento y preparación general de la escuadra se instituyó un gasto situado en las cajas de Cartagena y Panamá, que habría de tomar de los montos ordinarios del Rey el metálico para solventar el gasto, y aunque este mecanismo fiscal será tratado a profundidad durante el capítulo IV, baste aquí mencionar que su creación fue paralela al ensamble de la escuadra de Tierra Firme en la Península. Así, los oficiales de la Casa de la Contratación afirmaban a finales de marzo de 1578 haber recibido en consignación por cuenta del situado 28 397 200 maravedís,⁹¹ equivalentes a 104 401 pesos de ocho reales (75 725 ducados) lo cual según informaciones posteriores representó 30 cuentos de maravedís teóricos librados en Tierra Firme,⁹² aunque en los años posteriores el desembolso para su sostenimiento fueron solo 15 000 000 de maravedís, equivalentes a 40 000 ducados (55 147 pesos de a ocho reales). Tal desembolso tenía como objetivo proveer todo lo necesario, así como socorrer a la tripulación que se preparaba para realizar el viaje. Finalmente, dos galeras una saetía, y una fragata zarparon en conserva de la flota,

87 Cayetano Rosell, *Historia del combate naval de Lepanto* (Madrid: Imprenta de la Real Academia de la Historia, 1853), 196 y 200.

88 Embarcación de remos de menores dimensiones que una galera o jabeque, pero mayores que una galeota. Solo tenía una cubierta y el número de palos variaba, siendo lo común dos o tres con velas latinas.

89 Paul E. Hoffman, *The Spanish Crown and the defense of the Caribbean, 1535-1585*, 183-185.

90 Mediante Real Cédula fechada en San Lorenzo en 3 de febrero de 1578.

91 Orden a los oficiales de la Casa de la Contratación, 31 de marzo de 1578. AGI, INDIFERENTE, 1956, L.2, F. 69V-71V.

92 En otros informes se refiere el desembolso paralelo de otros 15 cuentos de maravedís por parte de Nueva España. Sería posible que de los 30 millones que se refieren para el envío de la escuadra se tomara la cuota de 15 000 000 en Tierra Firme como gasto situado, y los otros 15 000 000 fueran un socorro o desembolso extraordinario desde México. Lamentablemente los libros contables de las galeras de este periodo se perdieron durante el asalto de Drake en 1586, lo cual ha dificultado el acceso a la información pormenorizada, y ha debido reconstruirse a partir de informes gubernamentales y consultas al Consejo. Ver: Petición de Pedro Vique, 9 de diciembre de 1581. AGI, PATRONATO, 270, N.1, R.12.

evitando todo tipo de carga innecesaria, e impulsándose por medio de una vela cuadrada en la mesana. Estas fueron las primeras galeras en completar la travesía trasatlántica,⁹³ e incluso debido a una gran tormenta que dispersó la flota, avanzaron por su cuenta, arribando antes que los galeones a la ciudad de Cartagena.

LA ESCUADRA DE TIERRA FIRME Y EL ASALTO DE DRAKE

El muy esperado arribo de las galeras trajo gran júbilo a los pobladores del Circuncaribe sur, en especial al istmo, pues allí solían concentrarse parte importante de las correrías europeas, y donde ese mismo año de 1578, circulaban noticias de la preparación de una flota inglesa de cinco galeones con mil tripulantes destinados a fundar una colonia en las bocas del río Chagres.⁹⁴ Se esperaba que las operaciones de estos guardacostas devolvieran confianza y seguridad sobre las conexiones marítimas intercaribeñas, tanto en materia comercial como en tránsito de personas, las cuales se habían empañado poco antes a raíz de la interceptación de la embarcación que transportaba al doctor Mejía, oidor de la Audiencia dominicana. Este, se desplazaba a Cartagena encargado de tomar residencia al antiguo gobernador, Bahamonte de Lugo, y durante el trayecto murió mientras corsarios asaltaban el barco.⁹⁵

Este trágico antecedente a la llegada de la escuadra marcó un punto de ruptura, pues en los años posteriores la situación general de Caribe estuvo, en términos generales, bajo control, lo cual múltiples observadores asociaron prematuramente al despliegue de la armada. Sin embargo, una lectura atenta del periodo permite entrever que simplemente la intensidad de los principales operativos de piratería se habían desplazado a otras latitudes. Así, Francis Drake, el más avezado asaltante de Tierra Firme del periodo, desde noviembre de 1577 había encaminado su escuadra

93 Olesa Muñido, *La galera en la navegación y combate*, Tomo I, 515.

94 En esa misma misiva, se solicitó el despliegue de galeras. Es probable que las noticias de la preparación de la escuadra de Vique Manrique se tardaran en notificarse en el istmo. Carta de la Audiencia de Panamá, 28 de mayo de 1578. AGI, PANAMÁ,13, R.17, N.87.

95 Consulta del Consejo de Indias al Rey, 29 de octubre de 1577. Juan Friede, *FDNRG*, tomo VII, doc. 1095.

al Pacífico,⁹⁶ inaugurando para los demás europeos el gran «Lago Español».⁹⁷ Como resultado, las galeras no tuvieron realmente un oponente sistemático con amplias capacidades,⁹⁸ al menos hasta el regreso de Drake a mediados de la década de 1580. Aun así, la escuadra demostró buen desempeño contra enemigos menores y efectuando patrullas costeras. Tras un año de servicio, el gobernador interino de Puerto Rico anunciaba que habían logrado apresar un par de naos francesas.⁹⁹ Al año siguiente el gobernador de Veragua¹⁰⁰ opinó que las galeras estaban logrando prevenir la libre navegación de corsarios.

Ahora bien, en términos operativos, si bien se había logrado establecer una armada guardacostas de carácter permanente acantonada en Cartagena, el impacto de la travesía atlántica había sido devastador. A pesar de las muchas ventajas que se atribuyeron a las galeras como embarcaciones ideales para resguardar los litorales caribeños, en ninguno de los informes indianos consultados se reflejó preocupación alguna por la navegación oceánica, y en especial, sobre el impacto que las corrientes pudieran tener sobre los cascos ligeros y lisos de estas embarcaciones —elemento sí resaltado en las opiniones de mandos navales en el Mediterrá-

96 Finalmente regreso en septiembre de 1580 a Inglaterra, completando la segunda circunnavegación del globo, y siendo armado caballero por la reina al año siguiente. Leopoldo Daniel López Zea, *Piratas del Caribe y Mar del Sur en el siglo XVI*, 137-145.

97 Luis Laorden Jiménez, *Navegantes españoles en el Océano Pacífico* (Madrid: Luis Laorden Jiménez, 2016), 194-198.

98 El intento de asalto de John Oxenham ya había sido neutralizado, y este había sido sometido en el istmo y transportado a Lima, donde eventualmente fue ejecutado por la Santa Inquisición. Luego de esto, gran parte de los esfuerzos ingleses se orientaron fundar una colonia en Roanoke, avalada por la reina y financiada por sir Walter Raleigh. Este asentamiento fue efímero, y a pesar de varios intentos, el primer asentamiento inglés permanente no se consolidó hasta la fundación de Jamestown a principios del siglo XVII. Ver: Leopoldo Daniel López Zea, *Piratas del Caribe y Mar del Sur en el siglo XVI*, 147-151; David J. Weber, *La frontera española en América del Norte* (México: FCE, 2000), 183.

99 Carta de Juan Troche Ponce de León, 27 de junio de 1579. AGI, PATRONATO, 267, N.1, R.79.

100 Carta de Luis Fernández de Córdoba, 30 de abril de 1580. AGI, PANAMÁ, 13, R.19, N.110.

neo—. ¹⁰¹ Por ello, el rápido deterioro de la escuadra pudo ser de gran sorpresa para las autoridades indianas, pues al no contarse con una superposición tinglada o trincada en el forro de su casco, la condición de las galeras remitidas fue deplorable, al punto de reducir su vida útil, y, por ende, sus capacidades para satisfacer las tareas asignadas.

Así, una de las primeras grandes disposiciones respecto a la escuadra, fue realizar un aderezo general, no obstante, esto implicó una abultada inversión, que debía desembolsarse después del primer gran gasto que significó la remisión del doble de la cuota que sería habitual del situado para preparar la escuadra, por lo cual no pudo desplegarse una reparación como lo demandaban las embarcaciones.

Según había anunciado Pedro Fernández de Bustos, quien asociaba la falta de enemigos en la costa con la presencia de las galeras, y por ende resaltaba la necesidad de mantenerlas en óptimas condiciones, su estado era crítico: no solo estaban envejecidas, sino que tenían falencias operativas graves debido a la falta de mástiles, estando una, la *Santiago*, completamente destroncada. A pesar de esto, la tripulación, y sobre todo los remeros eran abundantes y poseían buena salud, por lo que a su juicio lo ideal era remitir nuevas embarcaciones. ¹⁰² Sobre estas afirmaciones resulta llamativo que fuera imposible realizar las reparaciones allí ante la carencia de materiales, siendo precisamente el gobernador quien había resaltado la facilidad en su acceso en Cartagena cuando propuso la construcción de la galeota una década atrás. En ese sentido, se consideró entonces valerse de la guarda de la Carrera, pues poco después se le remitió una Real cédula que le daba potestad sobre toda la artillería, municiones y aderezos que en ese puerto quedaran de los navíos de la Armada de Indias, posibilitándolo para embargar lo que fuera necesario, según la coyuntura. ¹⁰³

101 Paul E. Hoffman, *The Spanish Crown and the defense of the Caribbean, 1535-1585*, 182-183.

102 Carta del gobernador de Cartagena, 6 de junio de 1581. AGI, SANTA_FE, 62, N.21.

103 Real Cédula a Pedro Fernández de Bustos, 15 de enero de 1582. AGI, INDI-FERENTE,427, L.29, F.156R-156V.

El cabo, se preocupaba tanto por las vituallas y pertrechos, como por el personal especializado. Ese mismo año redactó una relación en la que enumeraban los elementos que consideraba imperativos para el buen desempeño de la escuadra a él confiada. Por lo demás, es representativo de las malas condiciones de la escuadra, que Vique replicara la petición de Fernández de Busto al solicitar nuevas galeras.¹⁰⁴ Eventualmente, se remitieron dos nuevas embarcaciones, pero esto respondió a dos grandes motivos: el aumento de las capacidades fiscales y afluencia de caudales a Cartagena, y afianzamiento de los litorales peninsulares.

Así las cosas, y recapitulando la argumentación económica y fiscal, pareció que la proyección de capacidades navales en las Indias había sido la opción correcta, pues el íterin entre grandes asaltos de corso-piratería coincidió con una ampliación en la captación fiscal, resultado de las innovaciones aplicadas a la producción argentífera en el Perú. Además, se incrementó la extracción aurífera en Veragua, Santo Domingo y Antioquia,¹⁰⁵ lo que conllevó a una mayor demanda de mano de obra esclava (debido a la baja demográfica indígena). De esta necesidad se vio beneficiada Cartagena, pues se convirtió —junto a Veracruz, y luego

104 Se menciona que la lista presentada por el cabo se componía de una serie de elementos sobre los cuales ya había suplicado muchas veces en el pasado. Lo solicitado era: 100 forzados condenados a más de 10 años, pero que no fueran perpetuos; esclavos turcos o «alavardes»; 100 soldados armados; 80 marineros; 4 cómitres y sotacómitre; 4 maestros daja; 4 remolares; 2 toneleros, 200 remos, y que adelante se le remitieran 60 en cada flota; plomo, pólvora, cuerda, velas, balas y salitre para refinar la pólvora; jarcia, vela, clavazón, brea, estopa, hierro; 3000 varas de herbaje para capotes a la chusma y otras 3000 varas de lienzo para vestirla; 400 bonetes; vino, vinagre, aceite y menestras; 2000 varas de lonas para tiendas. Ver: Relación de Pedro Vique para las galeras de Cartagena, 9 de diciembre de 1581. AGI, PATRONATO, 270, N.1, R. 12.

105 Estas últimas minas fueron declaradas durante el gobierno de Gaspar de Rodas a partir del descubrimiento, ocupación efectiva del Cauca y establecimiento de su navegación fluvial. Desde los primeros años ya se confiaba en el gran potencial de esos yacimientos, a los cuales se había destinado un capitán a cargo de una cuadrilla de 80 negros, de los cuales se esperaba que cada uno sacara entre 2 y 3 pesos. Ver: Carta del gobernador de Cartagena, 6 de junio de 1581. AGI, SANTA_FE,62, N.21.

La producción en Antioquia se hizo aún más significativa por la explotación de minas en Cáceres y Zaragoza. En el caso puntual de la Audiencia de Santa Fe, entre 1563 y 1610 se experimentó el 2.º interciclo expansivo en la producción aurífera. Ver: Germán Colmenares, *Historia económica y social de Colombia*, 310.

Buenos Aires— en los únicos puertos autorizados para el desembarco de las llamadas «piezas de Indias». Tal característica atrajo la presencia de numerosos factores comerciales a la ciudad, otorgándole a los cartageneros supremacía sobre la trata, quienes «fueron los auténticos dueños y encargados de la distribución hacia el interior» —legal e ilegal—. ¹⁰⁶ Esta trata en constante aumento ¹⁰⁷ fue muy significativa como fuente de rentas ordinarias asociadas al comercio, ¹⁰⁸ pero también como gravamen extraordinario, como se verá más adelante.

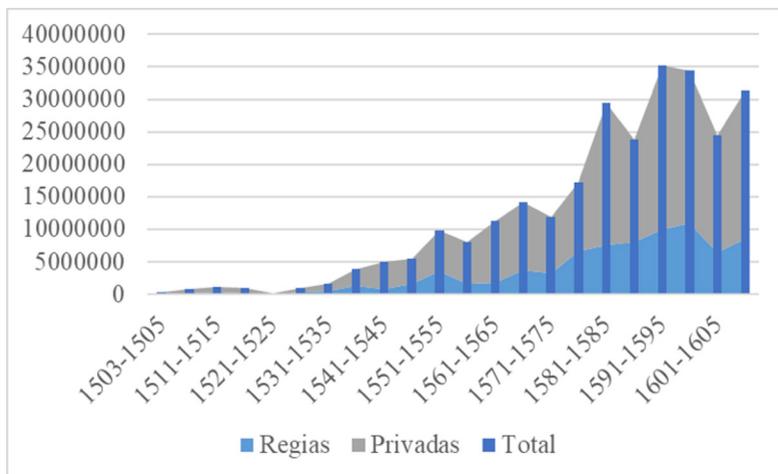
Adicionalmente, la producción perlífera en la gobernación de Santa Marta también delineó unos picos altísimos durante las últimas dos décadas del siglo xvi. ¹⁰⁹ Igual sucedió con las remesas del Nuevo Reino y otras gobernaciones de interior, que se acumulaban en Cartagena a la espera de la llegada de los Galeones de Tierra Firme. Por ello, la afluencia de excedentes de las diversas cajas aumentó, y en ese orden de ideas, también se incrementaron las remesas a la península.

106 Enriqueta Vila Vilar, *Hispanoamérica y el comercio de esclavos* (Sevilla: EEHA, 1977), 49, 57, 70-76, 118, 161-167.

107 Enriqueta Vila Vilar, *Aspectos sociales en América colonial. De extranjeros, contrabando y esclavos* (Bogotá: Instituto Caro y Cuervo, 2001), 171.

108 Cartagena de Indias fue un punto clave para el intercambio de mercancías y productos caribeños destinados a Sevilla tales como el añil, tabaco, plantas tintóreas, cueros, perlas, etc. Antonino Vidal Ortega. «Barcos, velas y mercancías del otro lado del mar», 45-60.

109 Sobre la producción de perlas consignada en la caja de Riohacha y demás datos de su Real Hacienda a partir de 1580, ver: Hermes Tovar Pinzón, *El Imperio y sus Colonias*, 129-136.



Gráfica XIV. Remesas a Castilla (1503-1610).¹¹⁰

En esta representación se aprecia como las rentas extraordinarias de Felipe II alcanzaron cada vez mayores montos a partir del decrecimiento del quinquenio 1556-1560 ya analizado en la Gráfica X, marcando una tendencia que solo desaceleró entre 1571-1575 y 1586-1590 —por motivos que se irán contextualizando en las próximas páginas—. Resalta entonces que luego de la primera disminución de remesas en la década de los 1570, la proporción de metales exportados a la península describiera una curva exponencial, la cual se asocia directamente a la mayor producción de plata ya citada. Este fue un punto clave dentro de la política hispánica, pues constantes y mayores rentas se posicionaban dentro de los manejos fiscales como garantías de pago, inflando la capacidad de endeudamiento que permitía acceder a nuevos ciclos crediticios. Así, el «periodo regio de la plata» para finales de la década de 1570 determinó un ascenso inusitado de la Monarquía Hispánica, pues a medida que las arcas regias se

¹¹⁰ Expresado en pesos de 8 reales. Elaboración propia a partir de: Manuel Castillo Martos y Mervyn Francis Lang, *Metales preciosos: unión de dos mundos*, 185-186.

beneficiaban, los acreedores se multiplicaban, y esto traía consigo el despliegue de una política externa con un vasto potencial.

La coyuntura perfecta para desplegar toda esa potencia militar, reflejo del músculo económico, fue la afamada muerte del rey portugués Sebastião I, acaecida durante la batalla de Alcazarquivir en 1578. Sin entrar en mayores detalles, esto posibilitó que Felipe II se postulara como candidato a la sucesión de la Corona lusitana, a la cual logró acceder tras la imposición por las armas del Duque de Alba, y del marqués de Santa Cruz en el Atlántico —implementando galeras—,¹¹¹ dando paso a una confluencia de los reinos peninsulares bajo un mismo monarca.¹¹² Este periodo, denominado como Unión Ibérica (1580-1640) dejó las fachadas atlánticas, peninsulares e indianas, y diversos enclaves en el Pacífico asiático bajo la dinastía de los Austrias castellanos.¹¹³

Este aspecto es relevante para la geopolítica a escala imperial pues las rentas de Felipe II fueron muchísimo más elevadas, y la distensión del Mediterráneo y el control del Imperio Portugués posibilitó aumentar la presión sobre los rebeldes neerlandeses. Sin embargo, esto no fue asimilado como una simple represión de un señor sobre sus vasallos rebeldes, sino que se interpretó como un fortalecimiento del bando católico, y por ende de la Contrarreforma. Por supuesto, los protestantes como conjunto no fueron ajenos a eso, y a grandes rasgos el norte de Europa basculó en

111 Escuadras bajo el mando de García de Toledo y Álvaro de Bazán obtuvieron excelentes resultados durante la toma de Portugal, donde se movilizaron 60 galeras hasta los archipiélagos atlánticos para la batalla de la Terceira. Virgilio Pérez y González de la Torre, *Historia de las cuatro marinas españolas. Marina de guerra*, 62-73; Phillip Williams, “The strategy of galley warfare in the Mediterranean”, 897.

112 A pesar de la integración territorial por medio de las armas, las cortes de Tomar optaron por reconocer las pretensiones de Felipe II, aceptándolo como Felipe I de Portugal, es decir anexándose a la Monarquía Hispánica. Ver: Pedro Cardim y Suana Münch Miranda, «La expansión de la Corona portuguesa y el estatuto político de los territorios», En: Óscar Mazín y José Javier Ruiz Ibáñez (ed.). *Las Indias Occidentales*, 183-240.

113 A los ya extensos dominios que controlaba la rama castellana de los Austrias (Países Bajos, ducado de Milán, reinos de Nápoles y Sicilia, así como la mayor parte del continente americano) se sumaron las posesiones portuguesas desperdigadas por todo el globo, y que configuraban en sí mismas un imperio comercial, con su centro en Lisboa, que unía las rutas de la especiería a través de África y la India.

bloque a contrapesar la Monarquía Compuesta Española.¹¹⁴ Las consecuencias de este alineamiento se dejaron sentir en diversos grados sobre cada reino, siendo precisamente decisivas en las rutas africanas, pues para ambos imperios ultramarinos (portugués y castellano) los trayectos mercantiles y de suministros se tejían alrededor de las Azores y las Canarias. Este proceso fue denominado por Pierre Chaunu como «reconversión atlántica».¹¹⁵

Tal consolidación de los bandos enfrentados, y por ende la delimitación de las zonas de conflicto e influencia, fue de gran importancia respecto a los intereses que perseguía la Monarquía, pues posibilitó una segunda fase de redistribución de las capacidades logísticas hispánicas. Como resultado, para 1582 se pudieron destinar otras cuatro galeras para reforzar el Caribe: dos para Santo Domingo bajo el mando de Ruy Díaz de Mendoza,¹¹⁶ y al año siguiente arribaron otras dos a Cartagena.

Para 1582 —año en que se decidió remitir las nuevas galeras al Caribe— la situación se antojaba insostenible. Se anunció que bajo ningún efecto podría salir del puerto la primera generación de galeras, y que su único rol era albergar a la chusma y remeros forzados, de los cuales había muerto alrededor de un tercio tras la última visita al insalubre puerto de Nombre de Dios. Respecto a la saetía, esta sostenía todo el peso operativo de la escuadra, y se estaba aderezando para servir como escolta adicional a los Galeones de Tierra Firme en su navegación a Cuba, donde habrían de reunirse con la Flota de Nueva España. Sin embargo, el gobernador opinó al respecto, que:

... sería acertado que fuese hasta España por ser navío de fuerza y por no ser suficiente para andar acá en compañía de las galeras, y sería de más efecto y menos costa a Vuestra Majestad que en lugar de la saetía se enviase una galeota. Vuestra Majestad haga en

114 Baste mencionar la Unión de Arrás y Utrecht, así como el apoyo de Isabel de Inglaterra a los neerlandeses. Sobre estas dinámicas de cohesión y sustento mutuo dentro del mundo protestante, ver: John H. Elliott, *La Europa dividida, 1559-1598*, 307-318.

115 Pierre Chaunu, *Sevilla y América. Siglos XVI y XVII*.

116 Sánchez Baena, «La necesidad y el empleo de galeras en el mar Caribe en la segunda mitad del siglo XVI»: 86-87.

el caso lo que convenga más a su Real servicio. La brevedad importa mucho a la seguridad de esta costa...¹¹⁷

La selección de las nuevas embarcaciones para constituir la segunda generación de la escuadra cartagenera correspondió al marqués de Santa Cruz, Álvaro de Bazán,¹¹⁸ quien designó a las galeras *Santángel* y *Patrona de España*, que ya prestaban servicio en la península, en lugar de esperar algunas de las que recién se construían en Barcelona. Pero a esta remisión se sumaban varias dificultades adicionales, como proveerse una tripulación alterna y provisional que se encargara del transporte de las embarcaciones. Para ello, se elevó la consulta a la Casa de la Contratación, la cual contrató a un cabo y pilotos con un sueldo alterno al de sus pares titulares, cargando el desembolso al situado de las galeras.¹¹⁹

Una vez arribadas al puerto las nuevas embarcaciones, se realizó una reparación general y de inmediato se destinaron a realizar un patrullaje mucho más estricto que el que habían debido practicar sus antecesoras, pues los cimarrones y la aparición de nuevos palenques amenazaban con desconectar la ruta de la plata,¹²⁰ y se temían los últimos tratos y relaciones amistosas que habían entablado con los ingleses durante los últimos viajes de Drake y Oxenham. Por ello se ordenó al cabo, Pedro Vique que al menos navegara desde Cartagena hasta Nombre de Dios en tres oportunidades anuales.¹²¹ La consecuencia directa de esta decisión fue un mayor control de los litorales, y, por ende, menores posibilidades de piratas o corsarios cruzando el istmo al Mar

117 Carta de Pedro Fernández de Bustos, gobernador de Cartagena al Rey, 15 de noviembre de 1582. AGI, Audiencia de Santa Fe, leg. 37. Juan Friede, *FDNRG*, Tomo VIII, doc. 1166.

118 Consulta del Consejo de Indias, 9 de diciembre de 1581. AGI, INDIFERENTE, 739, N.389.

119 Consulta al Consejo de Indias, 26 de abril de 1583. AGI, PANAMÁ, 1, N.25.

120 Como ya se mencionó en el istmo por este periodo se fundaron los palenques de Santiago del Príncipe, y Santa Cruz la Real, pero sobre los litorales de la gobernación cartagenera se presentaba una situación similar, pues muchos cimarrones cruzaban el río Darién y se establecían en Urabá. Por ello se había intentado realizar una fundación en el límite con Panamá. Ver: Carta del gobernador de Cartagena, 6 de junio de 1581. Ver: AGI, SANTA_FE, 62, N.21.

121 Expediente sobre defensa de Nombre de Dios, 14 de agosto de 1584. AGI, PANAMÁ, 237, L.12, F.22R-22V.

del Sur a realizar sus rapiñas, como fue señalado por las autoridades quiteñas.¹²² No obstante, también supuso un mayor gasto en vituallas, bastimentos, medicinas para la tripulación que solía regresar enferma del malsano puerto de Nombre de Dios, y por supuesto, gastos extraordinarios asociados a la reparación de las galeras. Aunque el análisis contable pormenorizado se abordará en el siguiente capítulo, puede adelantarse que esto implicó unas rentas demasiado abultadas que terminaron por copar la capacidad financiera presupuestada en el situado.

Así, el sostenimiento de la numerosa tripulación, y el aderezo de todos los componentes de la escuadra sobrepasó los límites monetarios, siendo uno de los principales retos la reparación de la *Santa Clara*, para lo cual se presentaron presupuestos y listas de materiales necesarios que debían remitirse.¹²³ Estos requisitos no debieron atenderse, pues para 23 de marzo de 1585 se varó la saetía por acuerdo de Vique y los oficiales.¹²⁴ Al respecto, Fernández de Busto expresó:

... la saetía que andaba en conserva de las galeras se ha echado al través por que no se pudo aderezar acá que costará más que si se hicieran dos de nuevo. Quedan solamente las dos galeras. Sera necesario que Vuestra Majestad mande señalar el situado que han de tener las dichas dos galeras. Pero como de España no se les envíen bastimentos como se solía hacer en las flotas por cuenta del situado de ellas, no les bastarán los quince pesos [cuentos de maravedís¹²⁵] que tienen, y cuando no hubieran hecho estas galeras más efecto que el que han hecho este año, fuera muy acertada su venida, que han salvado la mayor parte de la hacienda de Vuestra Majestad que estaba perdida en el río de Chagres...¹²⁶

122 Carta del oidor Pedro Venegas de Cañaverl de la Audiencia de Quito, 1583. AGI, QUITO,8, R.17, N.47.

123 Consulta del Consejo de Indias, 1584. AGI, QUITO,1, N.17.

124 AGI, CONTADURÍA,551.

125 Las galeras contaban con un situado de 15 cuentos de maravedís, puede ser un error en la transcripción de Friede.

126 Carta del gobernador de Cartagena Fernández de Busto al Rey, 23 de julio de 1585. AGI, Audiencia de Santa Fe, leg. 37. Citado en: Juan Friede, *FDNRG*, Tomo VIII, doc. 1197.

En términos generales, se perfilaba un panorama realmente desolador, pues a pesar de la calidad de las nuevas embarcaciones, sin la red logística apropiada, su capacidad de acción se veía reducida.

Fue precisamente tal el estado de las capacidades navales, y una serie de insuficientes mejoras poliorcéticas¹²⁷ realizadas a lo largo de 1585,¹²⁸ que la ciudad debió afrontar una nueva expedición de Drake, la cual superaba en potencia bélica todas las incursiones previas a escala continental. Mediante esta incursión, se proyectaba el contrapeso geopolítico de la Monarquía Compuesta Española, pues atacar las más ricas y menos defendidas posesiones castellanas significaba un importante detrimento de las capacidades económicas en la península, y por supuesto, de la presión ejercida sobre el teatro europeo. Además, permitía el enriquecimiento de la tripulación que efectuaba la *razia*, y parte del botín pasaba a nutrir las arcas de la Corona inglesa. Así, luego de una serie de asaltos en Cabo Verde, y luego a Santo Domingo en la Española, Drake arribó a Cartagena de Indias,¹²⁹ de donde luego pasó a San Agustín antes emprender el tornaviaje.¹³⁰

Sobre la desastrosa actuación de las armas castellanas en Cartagena, resalta la falta de previsión por parte del gobernador, pues la distribución de sus fuerzas fue irracional. Fernández de Busto optó por no artillar la punta de Icacos, único ingreso a la bahía de la ciudad, que además era un punto privilegiado para el desembarco —las corrientes marítimas dificultan tal operación en

127 A partir de los propios de la ciudad se había terminado el fuerte del Boquerón, y el ubicado en la Caleta fue trasladado en dirección a la punta de Icacos con el afán de reforzar su capacidad artillada y proveer mayor rango de tiro, y, por ende, seguridad al ingreso a la bahía. Si bien el fuerte del boquerón era funcional, el de la Caleta estaba incompleto para 1586, siendo solo defendida la ciudad por ese flanco mediante una improvisada trinchera. Ver: Enrique Marco Dorta, *Cartagena de Indias. La ciudad y sus monumentos* (Sevilla: EEHA, 1952), 31; María del Carmen Borrego Plá, *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, 270.

128 Carta del gobernador de Cartagena Fernández de Busto al Rey, 23 de junio de 1585 y de 24 de septiembre de 1585. Ver: Juan Friede, *FDNRG*, Tomo VIII, doc. 1197 y 1198.

129 Harry Kesley, *Sir Francis Drake. El pirata de la Reina* (Barcelona: Ariel, 2002), 463-466.

130 Una fuente inglesa referente a la expedición en línea: <https://www.loc.gov/rr/rarebook/catalog/drake/drake-6-caribraid.html>

la banda norte de la ciudad—, por lo que sorprende que la trinchera que defendía a Cartagena de un avance desde Boca Grande (ver mapa II) no fuera debidamente asegurada en número suficiente y con cañones.¹³¹

Según los cálculos realizados por Tristán de Uribe Salazar, Drake disponía entre los 2000 y 3000 efectivos movilizados en una armada compuesta por 25 bajeles,¹³² las cuales pudieron ingresar por Boca Grande. Allí, las tropas de Drake desembarcaron en la punta del Judío, y marcharon en dirección a la ciudad evadiendo púas envenenadas que habían sido enterradas para herir a los enemigos, aun así, no eran letales a corto plazo, por lo que simplemente demoraron el avance.¹³³ Como puede observarse en la Imagen VI, eventualmente castellanos e ingleses se enfrentaron en la trinchera-foso de La Caleta, siendo apoyados los defensores por el fuego de crujía de las galeras, las cuales habían sido prácticamente varadas en tierra. Sin embargo, la resistencia terrestre fue superada, y se inició un repliegue a una segunda trinchera levantada en la calle de San Domingo, pero el pánico cundió entre los castellanos, que huyeron en dirección al puente de San Francisco —hacia Getsemaní.

En vista de esto, el cabo Pedro Vique Manrique, quien se encontraba en la playa, ordenó a las galeras salir de la bahía interior, pues la posición original se hallaba perdida. Pero, en medio del caos del combate, y las dificultades para maniobrar debido a la baja mar, la chusma se amotinó y atacó a los soldados y oficiales, logrando huir muchos de ellos y haciendo grandes estragos en las ya desorganizadas defensas castellanas en tierra. Por temor a que las embarcaciones cayeran en manos inglesas, se optó por incendiarlas, por lo que finalmente zozobraron en frente del fuerte del Boquerón,¹³⁴ cuya cadena aun protegía el ingreso a la bahía de la Ánimas (bahía interior de Cartagena), y el cual se mantuvo

131 Enrique Marco Dorta, *Cartagena de Indias. La ciudad y sus monumentos*, 37.

132 Carta de Tristán de Uribe, 11 de marzo de 1586. Ver: Juan Friede, *FDNRG*, Tomo VIII, doc. 1205.

133 Leopoldo Daniel López Zea, *Piratas del Caribe y Mar del Sur en el siglo XVI (1497-1603)*, 162.

134 Carta del gobernador de Cartagena a la Audiencia de Panamá, 12 de marzo de 1586. Ver: Juan Friede, *FDNRG*, Tomo VIII, doc. 1204.

como último núcleo de resistencia.¹³⁵ Así, el 19 de febrero de 1586 se perdió la segunda escuadra, y junto a ella, Cartagena.

CARTAGENA COMO PLAZA FUERTE: FORTIFICACIÓN, GUARNICIÓN Y GALERAS

El paso de Drake fue completamente nefasto, dejó tras de sí un amplio daño material, calculado por el gobernador Fernández de Busto, en tres cuartas partes de la ciudad. Tan solo quedó en pie la calle de las Damas e Iglesia Mayor, que se conservó tras la negociación de un nutrido pago para evitar su destrucción total.¹³⁶ Pero, ante la carencia de fondos por parte de los vecinos, los 107000 ducados acordados —equivalentes a 147518 pesos de ocho reales—, se tomaron como préstamo de la Real Hacienda, con compromiso de ser reintegrados para la primera Navidad, es decir, finales de 1586.¹³⁷

Cartagena debía ser reconstruida, y estos preparativos iniciaron con gran presteza. Sin embargo, el gran desarrollo urbano que había logrado la ciudad con la edificación de los dos primitivos fuertes durante la década de 1560, y las grandes obras avanzadas durante el gobierno de Fernández de Busto a lo largo de la década siguiente, habían sido costeados con los recursos ordinarios de la gobernación. Así, mejoras en los materiales de construcción, como piedras en lugar de paja y otros elementos efímeros,¹³⁸ adaptación del muelle,¹³⁹ cabildo, hospital, la carnicería, y al menos tres conventos,¹⁴⁰ habían dejado exhaustas las arcas particulares y recursos propios de la ciudad y gobernación.

135 María del Carmen Borrego Plá, *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, 94-95.

136 Carta del gobernador de Cartagena a la Audiencia de Panamá, 12 de marzo de 1586. Ver: Juan Friede, *FDNRG*, Tomo VIII, doc. 1204.

137 Carta del cabildo de Cartagena, 30 de julio 1586. AGI, SANTA_FE, 62, N.38.

138 Tras el incendio de 1555 se realizó un gran esfuerzo por edificar en materiales no inflamables, lo que dio paso a las primeras construcciones pétreas. María del Carmen Borrego Plá, *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, 18-21.

139 Carta de Pedro Fernández de Bustos al Consejo, 13 de marzo de 1571. Ver: Juan Friede, *FDNRG*, Tomo VI, doc. 921.

140 Enrique Marco Dorta, *Cartagena de Indias. La ciudad y sus monumentos*, 40-48.

A este desgaste, se adicionó la deuda con la Corona para rescatar la ciudad de los ingleses.

Aun así, consiente de la presión que habría de soportar el Caribe durante la guerra abierta contra los ingleses, desde Madrid se optó por dotar de medios para asegurar su defensa, y de esta manera resguardar a sus súbditos y negocios particulares, al igual que los propios intereses regios. Para esto, se pretendió entonces generar un adecuado entramado militar que combinara elementos activos, como una nueva escuadra de galeras y tropas permanentes, y otros pasivos, como lo fue el plan de fortificaciones.

En un primer lugar, resultaba evidente la necesidad de conservar bajo control los litorales indianos, por lo cual se dispuso el envío de una tercera generación de galeras, *La Porfiada* y *Santa Ana*, comandadas por Sancho de Guitar y Arce, quien reemplazó a Vique Manrique. Esta nueva escuadra arribó a Tierra Firme a finales de 1586, y durante su derrotero a la ciudad interceptó cerca a la isla Margarita un par de navíos franceses que mero-deaban la pesquería de las perlas.¹⁴¹ Por supuesto, esta primera actuación fue recibida con júbilo, pues permitía recuperar algo de la confianza perdida en las capacidades militares de las cuales se disponía. No obstante, muchas personas opinaban que estas no eran suficientes, y que era necesario un amplio programa de fortificación. Es por esto que en segundo lugar se elevaron una serie de peticiones en las cuales se solicitaban mejoras poliorcéticas.¹⁴²

Pero, a pesar de negar algunas solicitudes, la Corona enfocó la inversión que habría de realizar a los puntos considerados de alto valor estratégico. Es por esto que los enclaves privilegiados fueron minoritarios, y por lo común asociados al monopolio co-

141 Estos franceses habían logrado apresar una carabela portuguesa cargada de maíz en Cabo Verde, la cual desmantelaron para construir una lancha que les permitiera asaltar la pesquería de perlas. Según las cifras presentadas por Guitar, perecieron en el naufragio 46 franceses, y 4 sobrevivieron. Viaje de las galeras de Tierra Firme a Cartagena, 24 de noviembre de 1586. AGI, PATRONATO, 270, N.1, R.15.

142 Tal fue el caso del proyecto de fortificación panameño presentado a la Audiencia, y a la cual debió oponerse el contador Juan de Vivero ante la carencia de fondos. En el mismo texto se solicitó la remisión de galeras para proteger la ciudad. Ver: Carta del cabildo secular de Panamá, 16 de julio de 1586. AGI, PANAMÁ, 30, N.24.

mercial, red de recolección de remesas, y sitios tácticos, a saber: La Habana, Puerto Rico, Chagres, y el complejo Cartagena-Istmo.¹⁴³ Para su ejecución, se destinó como encargado de aplicar fortificaciones abaluartadas o traza italiana,¹⁴⁴ al ingeniero militar Bautista Antonelli, cuyos proyectos para Cartagena de Indias, Portobelo, Chagres y La Habana, fueron sometidos a la revisión y aprobación de Tiburcio Spannocchi, así como a otros miembros de la corte.¹⁴⁵ Finalmente, tras una serie de consultas y discusiones, en noviembre de 1588, Felipe II encargó a Antonelli la remodelación, ampliación y construcción de nuevas fortificaciones en el Caribe.¹⁴⁶

En el caso puntual de la ciudad de Cartagena se planeó un sistema de fuertes, baterías y amurallamiento que de manera conjunta con las galeras habría de proteger la entrada a la bahía interior y canal de Bocachica. Aun así, este programa no tuvo mayores avances durante los primeros años, por lo cual correspondió

143 Sobre la evolución de las fortificaciones castellanas en el Nuevo Mundo, ver: Juan Manuel Zapatero, *La fortificación abaluartada en América* (San Juan de Puerto Rico: Instituto de Cultura Puertorriqueña, 1978).

144 Modelo poliorcético desarrollado durante las Guerras Italianas que generó fortificaciones que resistieran las descargas artilladas. Sus trazas se distinguían por el uso sistemático de baluartes respaldados por revellines, parapetos y otras construcciones menores que dificultaban al asaltante disponer de ángulos de tiro limpio sobre los lienzos o contramurallas. Además, los baluartes ubicados en cada esquina de la fortificación permitían un apoyo mutuo mediante fuego cruzado. Autores como Thomas Arnold y Geoffrey Parker han considerado la traza italiana como el motor de la expansión europea al permitir asegurar plazas fuertes a escala global. Tonio Andrade, *La edad de la pólvora. Las armas de fuego en la historia del mundo* (Barcelona: Crítica, 2017), 214-234.

145 Eugenio Llaguno y Amírola y Juan Agustín Ceán Bermúdez, *Noticias de los Arquitectos y Arquitectura de España desde su restauración* Vol. III (Madrid: Imprenta Real, 1829), 59-62. Disponible en: <http://bdh.bne.es/bnearch/detalle/bdh0000013547>

146 Las plazas seleccionadas, y que por ende recibieron apoyo financiero fueron Puerto Rico, Santo Domingo, La Habana, Cartagena de Indias, Santa Marta, Portobelo, Chagres y Panamá. Ver: Rafal Reichert, *Sobre las olas de un mar plateado. La política defensiva española y el financiamiento militar novohispano en la región del Gran Caribe 1598-1700* (Mérida: UNAM, 2013), 32-33.

al gobernador Pedro de Lodeña (1586-1593),¹⁴⁷ realizar una serie de obras menores.¹⁴⁸

Para operar dentro de estas hipotéticas fortificaciones también se crearon guarniciones fijas, las cuales serían asistidas por las milicias solo en caso de necesidad, siendo entonces la pieza clave en la movilización militar y resguardo de la ciudad. Sin embargo, al igual que los proyectos de edificación de fuertes, y acantonamiento de escuadras guardacostas, las rentas regias no podían costear una soldada general para guarnecer todo el Caribe. Nuevamente, se presentó una selección de plazas, en las cuales las condiciones preexistentes y capacidades demográficas fueron determinantes. En ese sentido, volvieron a privilegiarse las plazas consideradas de mayor importancia. De la flota de Flórez se cedieron a Cartagena dos compañías permanentes, es decir, dos grupos de 100 individuos, al tiempo que del Nuevo Reino de Granada se remitieron otras dos compañías.¹⁴⁹ El caso del istmo fue similar, pues las gestiones de Alonso de Sotomayor posibilitaron la creación de las compañías de número.¹⁵⁰ No obstante, la antítesis fue Santa Marta, a la cual no se le dotó de guarnición fija, por lo que la defensa recayó en sus vecinos,¹⁵¹ tampoco se generaron ambiciosos planes de fortificación,¹⁵² y sus litorales se consideraron englobados dentro de la zona de influencia de la escuadra cartagenera. Fue tan dramática su situación, que Juan Manuel

147 Desde el momento en que se posesionó, Lodeña envió una relación de todo lo que consideraba necesario para poder avanzar en la fortificación de la ciudad. Ver: Memorial y relación de Pedro de Lodeña, 1586. AGI, SANTA_FE,1, N.61.

148 Juan Manuel Zapatero, *Historia de las fortificaciones de Cartagena de Indias*; Rodolfo Segovia Salas. *Las fortificaciones de Cartagena de Indias. Estrategia e historia*.

149 Sebastián Amaya Palacios, «Adecuación militar de Tierra Firme: el caso de Santa Marta (1572-1644)».

150 Alfredo Castellero Calvo, *Historia general de Panamá*, Vol. I, Tomo II, 3-26.

151 Sebastián Amaya Palacios, «Vecinos en armas: Servicio militar en Santa Marta (1525-1655)» [Actualmente en edición].

152 Hasta 1602 no inició la construcción del fuerte de San Juan de las Matas, una trinchera artillada operada por los mismos vecinos. Sin embargo, asociado a la producción perlífera, Riohacha inició la edificación del castillo de San Jorge desde 1593 por órdenes de Manso de Contreras, tras pasar a la jurisdicción samaria. Trinidad Miranda Vásquez, *La gobernación de Santa Marta*, 117-118.

Zapatero calificó al sistema de bélico samario del periodo como de «defensa en la indefensión».¹⁵³

Resulta evidente que todos estos proyectos defensivos implicaron una logística extra en los espacios donde se desarrollaron. Por ejemplo, el edificar fuertes o murallas requería personal especializado como canteros, adquirir herramientas y pagar una ingente cantidad de obreros. En el caso de las tropas fijas, se requería disponer de dinero para costear las soldadas, pero sobre todo una infraestructura para alojar las tropas en el ínterin de construcción de las fortificaciones,¹⁵⁴ así como proveer un canal de avituallamiento y abastecimiento efectivo —problema abordado más adelante tomando como estudio de caso las galeras—. Aun así, estas condiciones no implicaban que fuera una tarea imposible, pero sí que requería una especial atención, cuidado y, sobre todo, un desembolso constante de metálico. Es precisamente en este último aspecto que todos los proyectos tambaleaban.

En el último capítulo se abordará la evolución de las rentas cartageneras, y se presentará un análisis relacional entre los totales de la caja con las remesas y gasto militar, para finalmente, pasar a analizar los desembolsos asociados a la escuadra de galeras. Igualmente se presentará un acercamiento prosopográfico a la red logística de abastecimiento y asentistas de la armada guardacostas de Tierra Firme, y algunas particularidades identificadas durante el proceso de reparación y aderezo de las galeras.

153 Juan Manuel Zapatero, *Historia de las Fortalezas de Santa Marta y estudio asesor para su restauración*.

154 Este fue un elemento sumamente problemático, y estos soldados debieron hospedarse en las casas de vecinos de la ciudad, lo cual fue un enorme problema y fuente de disgustos. Situación similar se presentó en el istmo, pues de las dos compañías desplegadas allí, una debió pasar a Panamá, por falta de alojamiento en Portobelo. Ver: Testimonio de la gente de guerra, 5 de marzo de 1588. AGI, PATRONATO,270, N.1, R.19.

OPERATIVIDAD MILITAR: PERSONAL, REPARACIONES, Y APROVISIONAMIENTO

Como expuso Paul E. Hoffman, la Corona procedía con gran parsimonia para librar recursos, por lo que se requería una profunda influencia política para vincular los intereses regios a los proyectos locales.¹ En ese orden de ideas es posible dimensionar el manejo de la Real Hacienda respecto al gasto militar en el Caribe, pues si bien Felipe II estaba decidido a poner en pie de guerra sus principales posiciones indianas, su propósito general no era defensivo, sino ofensivo. La afrenta propinada por los ingleses no podía quedar impune, y por ello se desplegaron las capacidades hispánicas en Europa con el objetivo de lanzar un asalto multitudinario sobre la misma Inglaterra. Así, en lugar de prescindir de parte de su hacienda indiana, se presionó el envío de remesas a la Península, convirtiendo la renta ordinaria americana en ingresos extraordinarios en Castilla.

El objetivo era bastante sencillo: acumular una flota enorme en Lisboa, y que Álvaro de Bazán la dirigiera al cruzar el Canal de la Mancha para transportar los tercios de Alejandro Farnesio desplegados en los Países Bajos, y desembarcarlos en territorio inglés. Sin embargo, el asalto de Drake en 1587 a la flota que se reunía en Lisboa logró dilatar el proyecto hasta el año siguiente.² Para el momento de ejecución, varios elementos redujeron la capacidad táctica de la escuadra, como la muerte de su almirante —el experimentado marqués de Santa Cruz—, la imposibilidad para embarcar los tercios, y complejas condiciones meteorológicas

1 Paul E. Hoffman, *The Spanish Crown and the defense of the Caribbean, 1535-1585*.

2 Colin Martin y Geoffrey Parker, *La Gran armada, 1588* (Madrid: Alianza, 1988).

sellaron el fracaso de la misión.³ Según cálculos de Casado Soto, al menos un cuarto de la armada se perdió, por lo cual debió ponerse en marcha un agresivo programa de reconstrucción,⁴ pero las rentas se encontraban sumamente resentidas debido al decrecimiento global de remesas americanas en el quinquenio 1586-1590, cuando se redujo en poco más de medio millón de pesos la plata (Gráfica XIV) —que además enlaza con el fin del «periodo regio de la plata» braudeliano—. Al respecto resulta llamativo que, si bien lo remitido al Rey no decreció abruptamente, el costo de la guerra se presentaba sumamente intenso, así que Felipe II ante las cortes de 1588 solicitó a las bolsas particulares del reino un servicio por 8 000 000 de ducados (11 029 411 pesos de ocho reales) para conformar una armada capaz de proteger la comunicación entre Castilla y el Caribe, la cual podría ser financiada a partir de un aumento en la avería.⁵

De ello pueden deducirse varios aspectos claves: el nivel de inversión en el entramado militar marcó un incremento sostenido; el aumento en la presión fiscal sobre las rentas ordinarias de la Corona fue absoluto, lo cual significó en últimas, una mayor participación de las haciendas particulares; esta demanda de mayores aportes a los vasallos no era privativa de la Península, en América se esperó un respaldo similar al implantar nuevos gravámenes —un perfecto ejemplo sería la aplicación de las alcabalas o composición de extranjeros que se contextualizarán más adelante.

Regresando a la fiscalidad propia de Tierra Firme, se había presentado cierta tendencia de sus habitantes a resistir la entrega de aportes directos. Desde 1568 con motivo de las obras de fortificación adelantadas por Martín de las Alas el vecindario se manifestó en contra de un repartimiento, alegando su pobreza

3 Por ello propuso que la gran derrota hacía parte de un mito historiográfico británico, pues en lugar de derrota —en términos de operatividad militar—, la Jornada de Inglaterra habría de ser considerada como un fracaso, en tanto no se presentó un combate decisivo. Ver: José Luis Casado Soto, «Entre el Mediterráneo y el Atlántico: los barcos de los Austrias», en Enrique García Hernán y Davide Maffi (Eds.), *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica*, 861-864.

4 José Luis Casado Soto, *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588* (Madrid: Ed. San Martín, 1988).

5 Martínez Cardós, «Las Indias y las cortes de Castilla durante los siglos XVI y XVII».

generalizada. Aun así, en momentos de necesidad coordinaban préstamos a la Real Hacienda, como el otorgado ese mismo año por el temor a la expedición dirigida por Hawking anteriormente descrita,⁶ y ante la parsimonia regia debían contribuir a pesar de su reticencia.⁷ Sin embargo, estas contribuciones no eran únicamente para fines bélicos, la infraestructura también se financiaba mediante impuestos extraordinarios aprobados por el cabildo o concejo.

El más representativo de estos aportes fue el instaurado para costear la llamada «Agua de Turbaco», una obra de ingeniería que tenía como objetivo distribuir los recursos hídricos del arroyo de Turbaco, de modo que pudiera disponerse por parte de los habitantes, y facilitar las aguadas de los Galeones.⁸ Si bien este proyecto ya se había iniciado en 1566,⁹ para 1577 se solicitaba el regreso del cosmógrafo Alonso Álvarez de Toledo, quien la había iniciado, y a quien el general de la armada no le había permitido permanecer en la ciudad para culminarla. Igualmente se notificaba que las rentas propias no eran suficientes, por lo cual rogaban un merced por parte de la Corona.¹⁰

Esta construcción probó ser bastante compleja: una serie de roces entre el presidente de la Audiencia y el oidor Licenciado Zorrilla la habían paralizado, pues no existía consenso sobre su continuidad ante la presión que ejercían los descontentos mercaderes por el cobro de una sisa extraordinaria con que se costeaba, ya que amenazaban con quedarse en el Nuevo Reino de Granada ante la pérdida de beneficios en la trata, desarticulando así los intercambios mercantiles. Temiendo el deterioro de lo edificado, el gobernador Fernández de Busto pidió que se siguiera cobran-

6 Enrique Marco Dorta, *Cartagena de Indias. Puerto y plaza fuerte* (Bogotá: Fondo Cultural Cafetero, 1988), 44.

7 Tal fue el caso de ocho piezas de artillería de bronce y cuatro de hierro fundido que se remitieron en 1570. Los vecinos debieron solventar dos tercios de su coste, difiriendo su pago a lo largo de cuatro años. Enrique Marco Dorta, *Cartagena de Indias. Puerto y plaza fuerte*, 46-47.

8 Real cédula al cabildo de Cartagena, 3 de marzo de 1573. Ver: Juan Friede, *FD-NRG*, Tomo VI, doc. 975.

9 María del Carmen Borrego Plá, *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, 23-24.

10 Carta del cabildo secular de Cartagena, 18 de mayo de 1577. AGI, SANTA_FE, 62, N.15.

do la sisa estipulada para su ejecución. Esta era, a saber, un peso por cada esclavo desembarcado, una importante renta adicional debido a la ya citada función esclavista del puerto cartagenero, que tendió a hacerse más relevante tras la implementación de los asientos negreros.¹¹ Aun así, era una suma considerable, pues en vísperas del primero asiento, en 1594, se calculaba que casi la mitad de los navíos registrados en la ciudad se dedicaban a la trata esclavista.¹² A esta primera renta, se sumaba también un gravamen de 0,5% de las mercancías que circulaban a través del puerto. Estos impuestos, mediante arrendamiento, habían sido cedidos a un mayordomo, lo cual era un mecanismo poco efectivo de captación fiscal. Por ello, en 1577 se logró que la recolección fuera realizada por el cabildo,¹³ y se aumentó a 2 pesos por esclavo y 1% mercancías, que se empezó a cobrar sobre el vino y la carne hasta recaudar 6000 ducados (8272 pesos).¹⁴

Esta contribución es clave para comprender las finanzas cartageneras, pues tras el asalto de Drake todas las arcas estaban exhaustas, pero los proyectos defensivos como la tercera escuadra de galeras, fortificaciones y guarnición requerían grandes cantidades de dinero. De los presupuestos recaudados se ordenó destinar todo lo relativo a la sisa sobre el vino para financiar las fortificaciones.¹⁵ Para 1587 se reportaron 5219 pesos de oro ensayado a 450 maravedís (6262 ducados, o lo que es lo mismo en moneda cuenta, 8634 pesos de ocho reales).¹⁶ Las guarniciones fueron bastante problemáticas para su financiación, pero las galeras, al

11 El portugués Pedro Gomes Reinel fue el primer contratista que firmó un asiento negrero con las Corona, sin embargo, fue anulado por sospecha de fraude. Los tres siguientes asientos fracasaron por muerte del segundo contratista y bancarrota del tercero y cuarto. Durante 1623 y 1631 se pactaron los primeros dos asientos exitosos. Ver: Antonino Vidal Ortega, *Cartagena y la región histórica del Caribe*, 125.

12 Álvaro Tirado Mejía, *Introducción a la historia económica de Colombia* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia 1972), 79.

13 María del Carmen Borrego Plá, *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, 24-25.

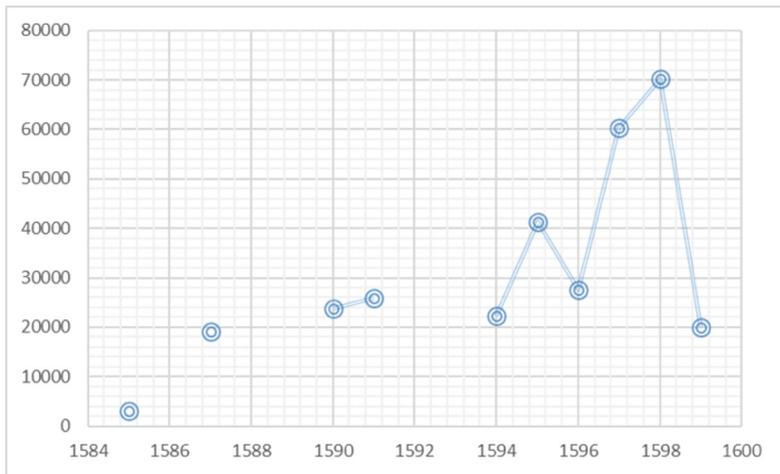
14 Carta del gobernador de Cartagena, 6 de junio de 1581. AGI, SANTA_FE,62, N.21.

15 Memorial acordado por el Consejo, 10 de diciembre de 1586. AGI, SANTA_FE,62, N.39.

16 Hermes Tovar Pinzón, *El imperio y sus colonias*, 96.

contrario de los otros dos sistemas defensivos sí tenían renta asegurada mediante el situado librado en el istmo y en Cartagena.

Como reflejo de esta política militarista, y a pesar del apoyo particular a los costos bélicos, las galeras y otros elementos defensivos requerían una cada vez más abultada inversión por parte de la Corona, la cual, a pesar de los paralelos proyectos de guerra en Europa, incrementó sus gastos en Cartagena de Indias. En la siguiente gráfica se representa la evolución diacrónica de los desembolsos destinados a satisfacer el gasto castrense de la ciudad y gobernación de Cartagena de Indias:



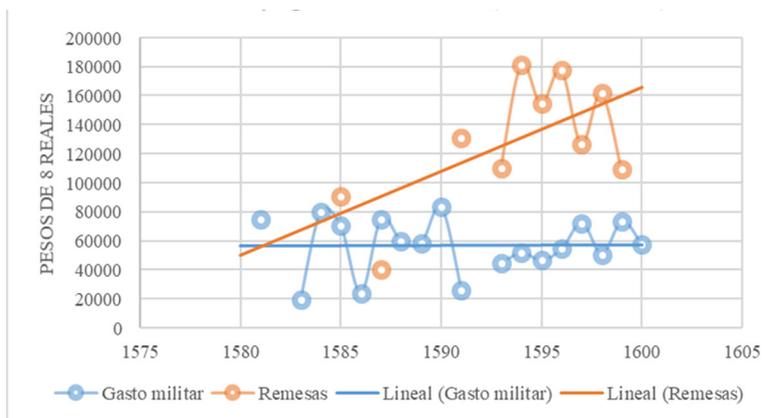
Gráfica XV. Gasto militar cartagenero (1585-1599).¹⁷

Resalta que, según Tovar Pinzón, el gasto militar en tiempos de paz, es decir, antes del asalto de Drake, no tuvo punto de comparación con las cantidades de metálico libradas durante la reconstrucción de la ciudad y adecuación defensiva. Lastimosamente no se disponen de datos para los años de 1588 y 1589, por lo cual la serie presenta un enorme vacío, pero suponiendo que

¹⁷ Elaboración y equivalencias monetarias propias basadas en: Hermes Tovar Pinzón, *El imperio y sus colonias*, 97-101.

estos valores se encuentren dentro del rango de media aritmética entre los valores extremos disponibles, esto es 1587 y 1590, se marcaría una tendencia sostenida a librar durante una década más de 20 000 pesos anuales de ocho reales, e incluso, esfuerzos fiscales bastante pronunciados en relación a los montos típicos de la secuencia presentada en 1594, 1596 y 1597, para luego experimentar una drástica caída en inversión militar para los últimos años del siglo XVI, tras el desembolso máximo de 70 000 pesos.

Sin embargo, este panorama de egresos —en este caso solo pasivos bélicos—, por sí mismo no permite dimensionar las tendencias generales en los movimientos fiscales más allá de arrojar datos puntuales, como el aumento de 300% del gasto militar entre 1587 y 1597. Es por ello que, para dilucidar los intereses políticos sobre el manejo de la Real Hacienda, es necesario realizar una serie de comparaciones de ubiquen estos desembolsos dentro del global de la caja Cartagenera (ver Anexo V).

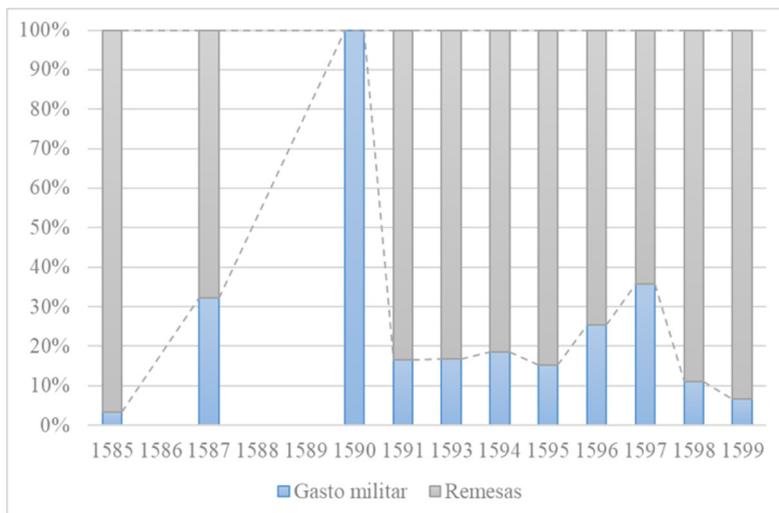


Gráfica XVI. Remesas y gasto militar cartagenero (1585-1599).¹⁸

¹⁸ Elaboración y equivalencias monetarias propias basadas en: Hermes Tovar Pinzón, *El imperio y sus colonias*, 97-101.

Al realizar la cuantificación de los montos destinados al gasto militar con respecto a las remesas, se evidencia que estos fueron durante el último cuarto del siglo xvi entre un tercio y una quinta parte de lo remitido a España. De ello puede inferirse entonces que, si bien la preparación de las defensas de Tierra Firme se entendía como una prioridad política, en términos económicos seguía privilegiándose la remisión de metales preciosos a la Península. Dicha conclusión no resulta sorprendente, pues según se había mencionado, la Hacienda Regia castellana se encontraba agotada, la presión se había trasladado al reino y las urgencias financieras solo eran suplidas mediante la llegada de remesas como ingreso extraordinario.¹⁹ Aun así, ambas datas —remesas y gasto militar— decrecieron al finalizar el siglo. Por ello se comprende que en un acercamiento a la proporción que implicaba el gasto militar en relación a los metales remitidos a Europa, estos últimos marcaran una abrumadora superioridad porcentual:

19 Esta tendencia continuó durante la primera mitad del siglo xvii, para lo cual se trasvasó el grueso del ingreso en la Península al Reino mediante Servicios de Millones, pues las rentas ordinarias castellanas se encontraban hipotecadas mediante los asientos, y las remisiones americanas, como ingreso extraordinario, tendieron a decrecer. Ver: Juan E. Gelabert, *La Bolsa del Rey. Rey, reino y fisco en Castilla (1598-1648)*.



Gráfica XVII. Proporción remesas gasto militar en Cartagena (1585-1599).²⁰

Al respecto, baste asociar que la bancarrota de 1596 debió ser clave en el proceso de inversión en gastos militares, pues la década de 1590, hasta 1597 había presentado una línea de cada vez mayores desembolsos para la inversión militar local, a excepción de la reducción de 1595, que afectó igualmente a las remesas a la Península. Ese mismo año de 1597 —como se observa en la Gráfica XVI— se presentó una caída en la cantidad de metálico remitido a España, y a pesar de un incremento al año siguiente, los dos siguientes marcaron una fuerte tendencia a la baja. Este parteaguas sin duda sería una de las consecuencias en los manejos fiscales americanos —supeditados a las necesidades peninsulares— del Tratado de Greenwich firmado en mayo de 1596, que formalizaba una alianza militar entre Francia e Inglaterra con el fin de socavar la hegemonía hispánica en el centro de Europa y su política intervencionista. En octubre del mismo año los representantes de los Estados Generales de los Países Bajos se adhirie-

²⁰ Elaboración y equivalencias monetarias propias basadas en: Hermes Tovar Pinzón, *El imperio y sus colonias*, 97-101.

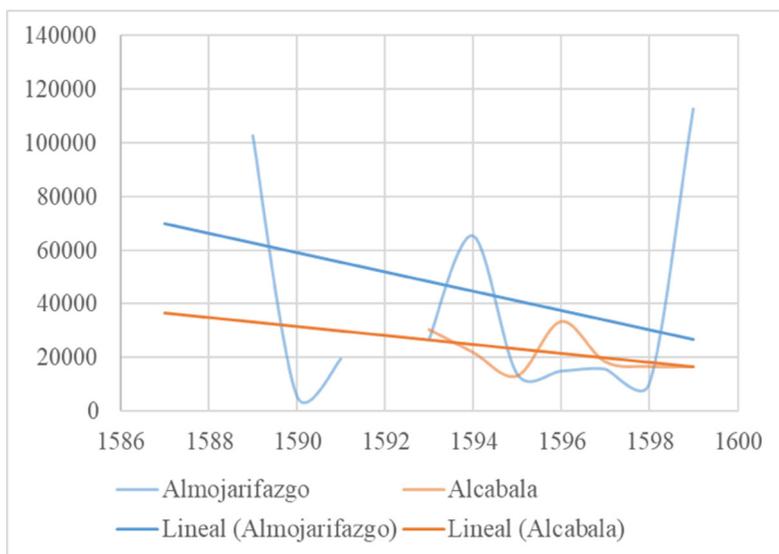
ron por medio del Tratado de la Haya. Para noviembre, agobiado por la carga fiscal, Felipe II sufrió una nueva bancarrota y decretó la suspensión de pagos a sus banqueros.²¹

Por último, se observa otro dato atípico —quizá el más llamativo—, pues en 1590 no se enviaron remesas, y el gasto militar ocupó el 100% de la proporción. Este caso tiene profunda relación con el decrecimiento de las rentas ordinarias que nutrían la Real Caja, y enlaza directamente con el descalabro de los almojarifazgos durante la década de 1590 (Gráfica XVIII). Por supuesto, esta reducción de la regalía regia más importante de Cartagena era resultado directo de las dificultades bélicas asociadas a la guerra contra Inglaterra, y el deterioro de la flota tras la «Armada Invencible», pues los Galones de Tierra Firme durante estos años de reconstrucción estuvieron compuestos en ocasiones por fragatas y galizabras, siendo el número de galeones, realmente reducido.²² Esto por supuesto tuvo un efecto negativo en la captación de estas rentas, pues los tonelajes globales debieron limitarse por la misma capacidad de las embarcaciones:²³

21 John H. Elliott, *La Europa dividida, 1559-1598*, 368.

22 Hugh Thomas, «Apéndice 11» y «Apéndice 12», *El señor del mundo. Felipe II y su imperio* (Barcelona: Planeta, 2013), 467-475.

23 Durante este periodo se aludió a la «falta de naos», y la facultad de definir los tonelajes recayó sobre el Consulado, quienes adoptaron una postura conservadora reduciendo el volumen de la trata ante la saturación de los mercados americanos. Ver: Sergio Manuel Rodríguez Lorenzo, «Ya salir era un milagro: la organización de las flotas a Indias (circa 1560-1622)», 12-14. Conferencia dictada en el Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH), 16 de agosto de 2018. Disponible en: https://www.academia.edu/37421458/Ya_salir_era_un_milagro_la_organizaci%C3%B3n_de_las_flotas_a_Indias_circa_1560_1622_.



Gráfica XVIII. Almojarifazgo y alcabala en Cartagena (1587-1599).²⁴

Ahora, esta gráfica permite dimensionar otro aspecto fundamental sobre la dinámica económica, y es el aumento de la presión fiscal. En un primer momento solo se ha atendido la variable de gravámenes comerciales, de la cual el almojarifazgo —como se había presentado en la Gráfica VIII— había sido tradicionalmente el más importante, llegando incluso a igualar a mediados de siglo los montos captados anteriormente por la gran bonanza de metales producto del saqueo de ajuares funerarios, pero junto a ella, aparece un nuevo impuesto: las alcabalas. Estas se trataban de un gravamen indirecto al consumo y permutas con una cuantía de 10%, que, aunque se intentó implementar desde el gobierno de Ovando en La Española a inicios de siglo, no se aplicó hasta 1568. Para la década de 1570 se impuso en Nueva España y Guatemala, pero en Perú no fue avalado por los virreyes Francisco de Toledo, Martín Henríquez, y Fernando de Torres y Por-

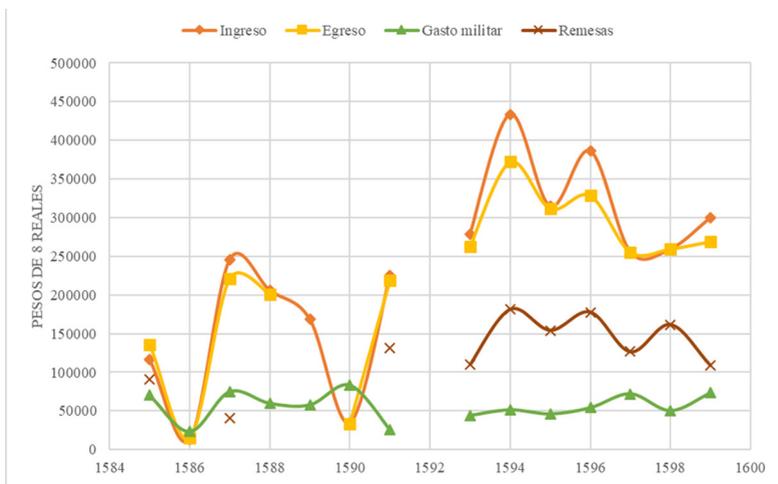
²⁴ Elaboración y equivalencias monetarias propias basadas en: Hermes Tovar Pinzón, *El imperio y sus colonias*, 97-101.

tugal. Tras su adaptación en 1591 hubo un descontento generalizado en Quito.²⁵ En la caja de Cartagena solo figura su recaudo a partir de 1593.

Regresando al análisis de la Gráfica XVIII, puede notarse lo volátil de las rentas comerciales —pues además del patrón en dientes de sierra—, el tercero de los picos, datado en 1594, realmente estaba a la mitad del recaudo de 1589 y 1599. Igualmente sobresale que la aplicación de las alcabalas permitió una significativa captación alrededor de los 20 000 anuales; aun así, ambas rentas disminuyeron su rendimiento a medida que finalizaba el siglo. Por ello, cabe preguntarse cuál fue el impacto de este decrecimiento en el global de la caja, pero también ponderar el peso de las remesas, gasto militar y del situado de las galeras dentro del total del metálico ingresado en la Hacienda Real de Cartagena en las últimas dos décadas del siglo xvi (Gráfica XIX):

Los ingresos generales de la caja cartagenera luego del nefasto año de 1586 recuperaron su presupuesto para el año siguiente, alcanzando incluso a ingresar 250 000 pesos, pero de allí a 1590 la caída fue inevitable. Este completo colapso fiscal estaría asociado a la drástica disminución de los ingresos de almojarifazgos e impacto general del comercio transatlántico, no obstante, resulta llamativo que desde 1591 a finales de siglo, los cargos a la Real Hacienda se mantuvieran por encima del cuarto de millón de pesos.

25 Ver: Luis G. de Valdeavellano, *Curso de Historia de las Instituciones Españolas*, 599-612; Ismael Sánchez Bella, *La organización financiera de las Indias, siglo xvi*, 46.



Gráfica XIX. Caja de Cartagena (1585-1599).²⁶

Sin embargo, este súbito incremento no podría ser explicado simplemente a partir de las rentas ordinarias que pertenecían a la Corona como parte de sus regalías, siendo las más importantes las asociadas al comercio —almojarifazgo y alcabalas a partir de 1593—. Como puede evidenciarse en la Gráfica XVIII, los almojarifazgos sufrieron un decrecimiento absoluto a lo largo década de los noventa a pesar de los puntos cúspides ubicados en los extremos del decenio, por lo que estos ingresos no fueron decisivos. Es aquí donde empezó a manifestarse la capacidad agregada a la que accedió la caja de Cartagena, pues si bien se instauraron nuevos cobros,²⁷ el verdadero incremento cuantitativo se dio por su rol como caja matriz. Así, las remesas de Venezuela, Cáceres y Zaragoza en Antioquia, alcabalas, Santa Cruzada y remesas gene-

²⁶ Elaboración y equivalencias monetarias propias basadas en: Hermes Tovar Pinzón, *El imperio y sus colonias*, 97-101; Engel Sluiter, *The Gold and Silver of Spanish America* (Berkeley: University of California Press, 1998), 129-130.

²⁷ A partir de 1592 empezaron a integrarse en la caja nuevamente las sisas asociadas al Agua de Turbaco, composición de extranjeros, tercios y cuartos de negros que ingresaban al puerto e incluso montos por concepto de naipes. Ver: Hermes Tovar Pinzón, *El imperio y sus colonias*, 97-101.

rales del Nuevo Reino de Granada fueron confiadas a los oficiales fiscales cartageneros, inflando su caja.

Esto quiere decir, que, a pesar de los abultados presupuestos globales, realmente la mayor parte de este metálico ya tenía otro destino, y sin previa autorización no podrían redirigirse a otros fines. Es por esto que dentro de los gastos militares cobró importancia el situado ya estipulado para las galeras, el cual fue invertido en sueldos, vituallas y bastimentos, el cual duplicó a grandes rasgos los gastos militares propios de la caja cartagenera, los cuales eran dirigidos a las fortificaciones y guarnición. Valga señalar que ninguno de los dos gastos llegó a equipararse al volumen de las remesas.

De igual manera es perceptible que el gasto general de las galeras aumentó tras la llegada de la segunda generación en 1583, pero experimentando el mismo abrupto decrecimiento con el asalto de Drake, el cual recuperó la tendencia para los años siguientes. Aun así, 1590 probó también ser un año difícil para las rentas de la escuadra, pues de allí al finalizar el siglo, no alcanzaron la misma solvencia fiscal. En los siguientes apartados se presentarán los resultados del análisis contable, a partir del cual se delimitarán aspectos operativos de la escuadra, como sus integrantes jerarquías, cotidianidad y se expondrán en qué elementos específicos se libraron los gastos, y cómo se logró el aprovisionamiento logístico.

MANUTENCIÓN DE LAS EMBARCACIONES

El envío de diversas escuadras de galeras fue un factor importante para alejar a posibles asaltantes y merodeadores, contra la amenaza de corsarios y contrabandistas probaron ser de gran utilidad. Sin embargo, como se adelantó en el capítulo anterior, sus capacidades reales dependían de varios factores logísticos, como lo serían disponer de suficiente personal preparado para ejecutar las tareas de navegación y combate, por lo cual el material bélico ejercer la guerra, y vituallas navales fueron elementos claves. Este apartado se preocupa por reconstruir dos elementos esenciales para el correcto desempeño de la escuadra, por una parte, las reparaciones que debían efectuarse a las embar-

caciones de modo que fuesen operativas, y por otra, el personal especializado.

Para el primer grupo se ha tomado como fuente principal el libro manual del contador Alonso de San Miguel sobre las cargas y datas que le llevaba al tesorero Luis de Guzmán, desde 1586 a julio de 1590, cuando fueron fenecidas.²⁸ A partir de ellas se sistematizaron 348 datas de compra que han permitido identificar los materiales adquiridos, proveedores o vendedores, costos asociados por unidad, compra total y generales, así como periodo de desembolso siguiendo el proceso de certificaciones y acuerdos, libranzas y cartas de pago. A partir de esto también se ha logrado plantear un análisis microeconómico de la evolución de los precios durante la segunda mitad de la década de 1580.

En segunda instancia se ha tomado el remanente de los salarios pagados entre diciembre de 1583 y mediados de 1586 en el istmo,²⁹ y desde diciembre de 1586 a julio de 1590³⁰ en Cartagena de Indias. De allí se tabularon 347 cartas de pago equivalentes a 895 desembolsos librados por los oficiales reales de las galeras, y por sus tenientes en Nombre de Dios una vez se recibía el situado.

Como se mencionó a partir de las misivas y comunicaciones elevadas a la Península, las embarcaciones sufrían grandes daños tras la navegación oceánica, por lo que aquí se explicitará en detalle la estructura de las galeras, puntualizando algunos aspectos referentes a su construcción, así como los cuidados y reparaciones a las cuales debían ser sometidas, y personal especializado que habría de realizarlas. Igualmente se presentará información sobre la industria naval cartagenera, y cómo esta posibilitó la construcción de una galera allí mismo a finales del siglo xvi.

Calafateo y materiales asociados

El elemento principal en la fabricación de la embarcación, era la quilla o carena, que recorría la embarcación de popa a proa. Las galeras del periodo solían tener una longitud entre 41 y 47

28 AGI, CONTADURÍA, 551.

29 AGI, CONTADURÍA, 1483.

30 AGI, CONTADURÍA, 551.

metros según el número de bancas, por lo que esta sería la extensión de la carena. Durante su construcción se ensamblaban a la quilla una serie de maderos a dentellón, los cuales daban forma a la embarcación uniendo las cuadernas o costillas mediante un encordado denominado buchería, y se reforzaban con columnas o puntales. En la proa, se integraba como espolón una viga de unos 6 metros, por lo común de abeto, que servía de ariete y plataforma de abordaje.³¹ Esta sería la estructura que daría la clásica silueta alargada y esbelta a la galera, por su proporción extrema de 7 a 1 entre quilla y manga, por lo que sus dimensiones máximas eran 50 metros de largo por 7 de anchura³² (Imagen VII). Esta distribución del casco, limitaba la capacidad de carga de provisiones, por lo cual las patrullas eran cortas, y la permanencia de la escuadra en el puerto prolongada (Imagen VIII).

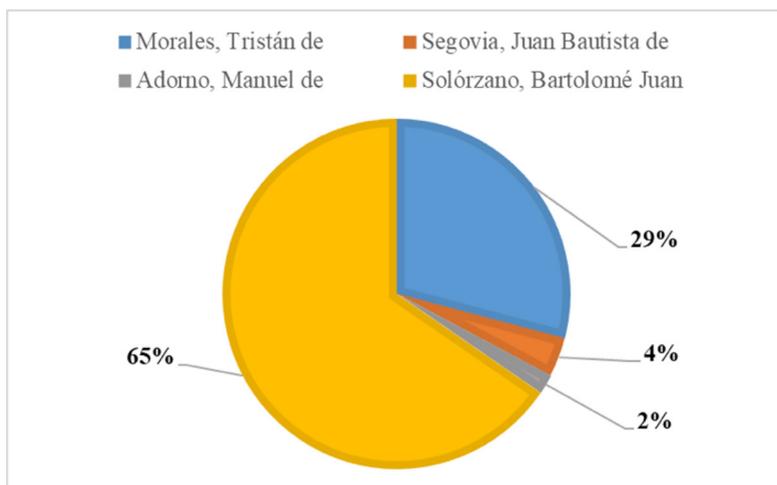
Este esqueleto se cubría con una doble capa de madera llamada forro, que debía ser espalmado o calafateado para asegurar la flotabilidad y estanqueidad de la obra viva. Esta actividad consistía en elevar el casco o buco, pues cualquier tipo de reparación que involucrara el casco requería ponerlo en seco. Básicamente se lograba impermeabilizar la estructura introduciendo estopa ensebada entre las tablas del buco, y luego se introducía una segunda capa de estopa alquitranada. Esta masa resultaba siendo sumamente flexible, por lo que también protegía las cuadernas de impactos de proyectil. Este proceso debía repetirse varias veces al año, y por lo normal, antes de salir a patrullar o al istmo en escolta de los Galeones. Así, asociado al calafateo se han identificado la compra de alquitrán, brea, sebo y estopa. Se abordará en detalle cada elemento.

El primero a abordar es la estopa. Esta sería a grandes rasgos el elemento central, pues se incluía en ambas fases del calafateo, en un primer momento ensebada, y luego cubierta de alquitrán. Para ello, solía utilizarse jarcia vieja y deshecha, en lugar de lino o cáñamo por motivos económicos, de la cual se identificaron la variedad blanca y prieta, siendo un poco más costosa la prime-

31 Olesa Muñido, *La galera en la navegación y combate*, Tomo I, 21-25.

32 Bibiano Torres Ramírez, *La Armada de Barlovento* (Sevilla: Escuela de Estudios Hispano Americanos de Sevilla, 1981), 138.

ra, cuyo promedio de venta fueron 9,5 reales por libra, mientras que la segunda se comercializó con una media de 6,5 reales.



Gráfica XX. Proveedores de estopa (1586-1590).³³

Quizá con una profunda relación a las penurias que sufrió la caja en el periodo de análisis, tan solo se compró estopa blanca en 1587, cuando computó el 50% del total adquirido, siendo entonces equitativa la cantidad con relación a la estopa prieta, aunque por supuesto, implicando una inversión un poco superior. Para 1588 la compra de estopa fue muy reducida, solo adquiriéndose un quintal de la prieta por 7,5 pesos, pero para el año siguiente las necesidades de reparación debieron ser tan urgentes que, a pesar de la caída de los presupuestos generales en Cartagena, se destinaron más de 200 pesos para 1850 libras, de las cuales 1800 eran blanca y tan solo 50 libras de prieta.

En cuanto a los vendedores, se identificó una clara hegemonía del capitán Juan Bartolomé Solórzano por la venta de 18

³³ Elaboración y equivalencias monetarias propias basadas en: AGI, CONTADURÍA, 551.

quintales de estopa blanca en 1589, mismo año en que como maestro del navío *La Trinidad* desembarcó 311 esclavos de Cabo Verde en la ciudad.³⁴ Luego se posicionó Tristán de Morales, quien fue el único vendedor de estopa en 1587, entregando 400 libras de blanca y otras 400 de prieta. Los negocios de este mercader debieron seguir prosperando, pues para 1590 adquirió 200 esclavos.³⁵ Por último, se encuentran el mercader Juan Bautista de Segovia y el tonelero de las galeras Manuel de Adorno, cuyo importe conjunto tan solo superó los 10 pesos al proveer 150 libras de estopa prieta; un quintal el primero en 1588, y medio quintal el segundo, a inicios de 1589. Más adelante de tratará de nuevo sobre estos dos personajes.

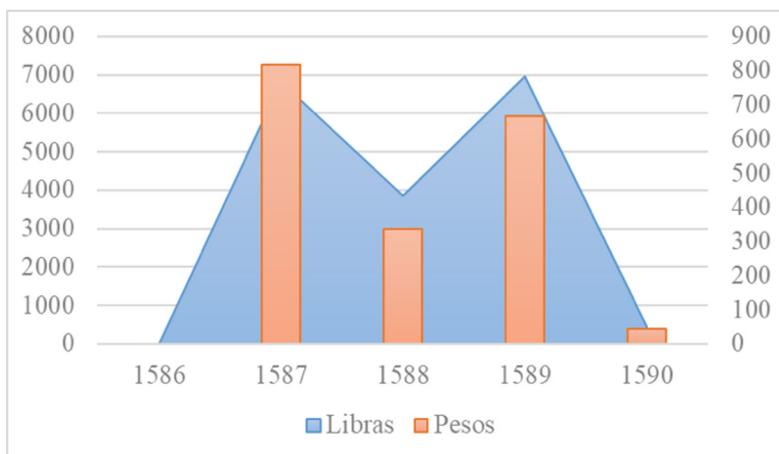
Otro elemento identificado, fue el sebo, que se adquiriría en pella, es decir, como masa sólida de grasa animal, por lo general de ovino o bovino. La información contable no especifica en sí la procedencia, pero podría valorarse la opción de ser de ganado vacuno debido al amplio mercado de reses en la gobernación de Cartagena, como se verá más adelante al analizar los bastimentos.

La clasificación del sebo planteó una dificultad metodológica, pues además de implementarse para calafatear, también se destinaba para fabricar velas, y suplir las necesidades de iluminación, y las partidas contables no explicitan su uso. Aun así, la inmensa mayoría de lo comprado por los oficiales reales debió ser para espalmar, pues en 1588 se instauró un monopolio sobre las velas de cera.³⁶ Por ello, al ser uno de los materiales claves para lograr la flotabilidad de las embarcaciones, y a pesar de desconocer su uso puntual para los años de 1586 y 1587, se ha optado por agruparse aquí en su totalidad como pertrecho náutico, asociando este pasivo al espalmado de los bucos.

34 María del Carmen Borrego Plá, *Cartagena de Indias en el siglo xvi*, 58.

35 María del Carmen Borrego Plá, *Cartagena de Indias en el siglo xvi*, 379.

36 La fabricación y comercialización fue liderada por el cabildo, quien arrendó el monopolio por 400 pesos de plata corriente (500 pesos de ocho reales) cada dos años. Los titulares fueron Francisco Alonso, Francisco Ruíz, Francisco Rodríguez y Alonso Miguel. Ver: María del Carmen Borrego Plá, *Cartagena de Indias en el siglo xvi*, 412.



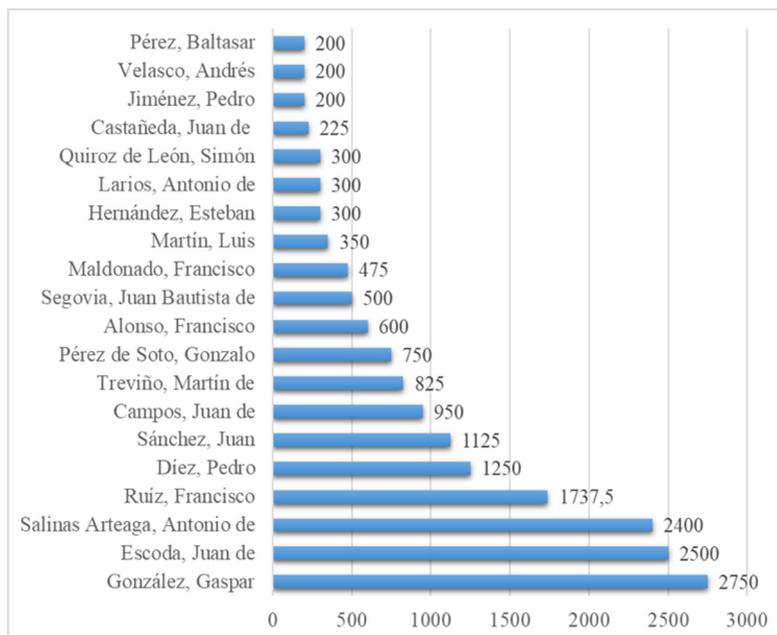
Gráfica XXI. Compra de sebo (1586-1590).³⁷

En este caso en particular, la caída de 1590 es simplemente parcial, pues las cuentas se fenecieron en julio, y normalmente la compra de grasa animal se realizaba durante la segunda mitad del año como preparación para la navegación al istmo, o para reparaciones y adecuaciones al regreso de la escuadra. Teniendo esto claro, resalta entonces que las mayores adquisiciones de este material se concentraron en 1587, es decir, justo al año siguiente de la travesía atlántica de la tercera escuadra, y 1589, cuando se realizó una amplia reparación general tras la poca atención dedicada al aderezo durante 1588. Sobre este aspecto se regresará más adelante al ponderar los gastos generales de espalmado y carenado de las embarcaciones.

Respecto a las cantidades movilizadas resalta que en los mencionados picos se adquirieron casi 7000 libras de sebo en pella, pero el precio de compra decreció ligeramente marcando la reducción en el costo de 1589, año en el que se adquirió un quintal de más. En total, se compraron 18705 libras por un total de 1868 pesos, pagándose en promedio por cada libra 7,5 reales. Sin

³⁷ Equivalencia de medidas y elaboración propia basada en: AGI, CONTADURÍA, 551.

embargo, en el Istmo debieron comprarse 2400 libras en 1587, pero el precio fue de 14,4 reales libra, virtualmente el doble de su precio en Cartagena.



Gráfica XXII. Proveedores de sebo (1586-1590).³⁸

En total, fueron identificados un total de 21 proveedores de sebo (Cuadro I), de los cuales la mitad fueron vecinos de la ciudad de Cartagena, contando con la participación de un vecino de Jamaica, y otro de Riohacha. Seis de ellos eran residentes en Cartagena y otro más en Nombre de Dios. Esta fue precisamente la característica de los tres proveedores al por mayor: Gaspar González, vecino de Jamaica; Juan de Escoda, residente, aunque sin especificar su vecindad; y Antonio de Salinas Arteaga, residente

³⁸ Equivalencia de medidas y elaboración propia basada en: AGI, CONTADURÍA, 551.

en Nombre de Dios, y presumiblemente vecino de Panamá. Entre este trío se comercializaron 7650 libras de sebo, que corresponden al 42,3% de la compra total, y 891 pesos, equivalentes al 47,7% del desembolso —este valor no es representativo por el sobre costo de la compra a Antonio de Salinas en Nombre de Dios—. Estos datos son pertinentes porque reflejan que el mercado del sebo estaba en manos de forasteros, siendo bastante llamativo que el mayor vendedor fuera jamaquino, isla, que como explicó Antonino Vidal Ortega, se configuraba antes del siglo xvii como una importante escala para abastecimiento cárnico de la Carrera de Indias, y centro de comercialización de cueros.³⁹ Sería apenas natural que de esta producción económica especializada sobrase alguna cantidad de sebo, y se dirigiera a otros mercados. Habría de confirmarse esta posibilidad.

Luego de estos personajes resalta la participación de uno de los monopolistas de la cera, Francisco Ruíz, y más delante, de su socio, Francisco Alonso, quienes a su vez eran mercaderes. Parece entonces que la trata del sebo era bastante libre, y solo controlado por el monopolio cuando de él se fabricaba la cera. Es posible que estos fueran unos de los principales compradores este producto, pero resalta que no se contaron entre los mayores proveedores, según la cuantificación de libras vendidas. Esto podría deberse a la alta demanda de velas, que sería uno de sus negocios principales, y la venta de sebo a la escuadra tan solo correspondiera a un excedente.

³⁹ Antonino Vidal Ortega, *Cartagena y la región histórica del Caribe, 1580-1640*, 197-199.

Proveedor	Datos del vendedor	Libras	Pesos	Acuerdo
Salinas Arteaga, Antonio de	Residente en Nombre de Dios. Mercader	2400	432	1587.05.27
González, Gaspar	Vecino de Jamaica	2750	241	1589.05.06
Escoda, Juan de	Residente en Cartagena	2500	219	1587.03.01
Ruiz Francisco	Vecino de Cartagena. Titular del monopolio cerero	1737,5	152	1588.05.23
Sánchez, Juan	Calafate	1125	113	1589.10.19
Campos, Juan de	Vecino de Cartagena. Canónigo	950	83	1587.09.28
Treviño, Martín de	Residente en Cartagena. Mercader	825	83	1589.09.08
Diez, Pedro	Vecino de Cartagena. Mercader	800	80	1589.12.31
Pérez de Soto, Gonzalo	Residente de Cartagena. Carpintero	750	66	1588.11.12
Alonso, Francisco	Vecino de Cartagena. Mercader	600	60	1589.07.10
Diez, Pedro	Vecino de Cartagena. Mercader	450	45	1590.07.02
Segovia, Juan Bautista de	Vecino de Cartagena. Mercader	500	44	1588.05.21
Maldonado, Francisco	Vecino de Riohacha	475	39	1587.06.30
Quiroz de León, Simón	Capitán de la galera <i>Santa Ana</i>	300	38	1589.08.04
Martín, Luis	Vecino de Cartagena, Calafate	350	35	1589.10.19
Hernández, Esteban	Vecino de Cartagena. Alguacil del Santo Oficio	300	30	1587.07.18
Larios, Antonio de	Vecino de Cartagena. Mercader	300	26	1588.05.23
Pérez, Baltasar	Vecino de Cartagena	200	20	1589.08.04

Proveedor	Datos del vendedor	Libras	Pesos	Acuerdo
Castañeda, Juan de	Residente de Cartagena. Piloto	225	20	1588.03.08
Velasco, Andrés	Residente en Cartagena	200	18	1588.05.23
Jiménez Pedro	Vecino de Cartagena. Obligado de la carnicería	200	16	1587.12.29
Arce de Salazar, Pedro	Residente de Cartagena. Piloto	137,5	12	1588.11.12

Cuadro I. Proveedores de sebo (1586-1590).⁴⁰

También resulta curioso que estos proveedores ejercieran actividades mercantiles o políticas, en lugar de oficios pecuarios, por lo que se puede concluir que estos asentistas no eran hacendados vendiendo su propio sebo, sino intermediarios y redistribuidores.

Asimismo, se halló la participación de dos personajes claves para el abastecimiento y solvencia financiera de la escuadra: el mercader Pedro Díez, quien se convirtió en el mayor asentista en términos generales de la escuadra para 1590, y Esteban Hernández de la Cámara, alguacil del Santo Oficio, síndico del monasterio y convento de San Francisco, uno de los mayores prestamistas asociados a las galeras. Ambos merecerán especial atención más adelante.

Igualmente se identificó la participación del capitán de la galera *Santa Ana*, Simón Quiroz de León, un par de pilotos y carpinteros —algunos de ellos calafates—. Según los perfiles recopilados, parece ser que el único individuo que vendió directamente sebo ejerciendo un oficio asociado directamente a la ganadería fue el vecino Pedro Jiménez, obligado de la carnicería de Cartagena. También resalta la presencia del canónigo y provisor octogenario Juan de Campos.⁴¹

40 Elaboración y equivalencias monetarias propias basadas en AGI, CONTADURÍA, 551.

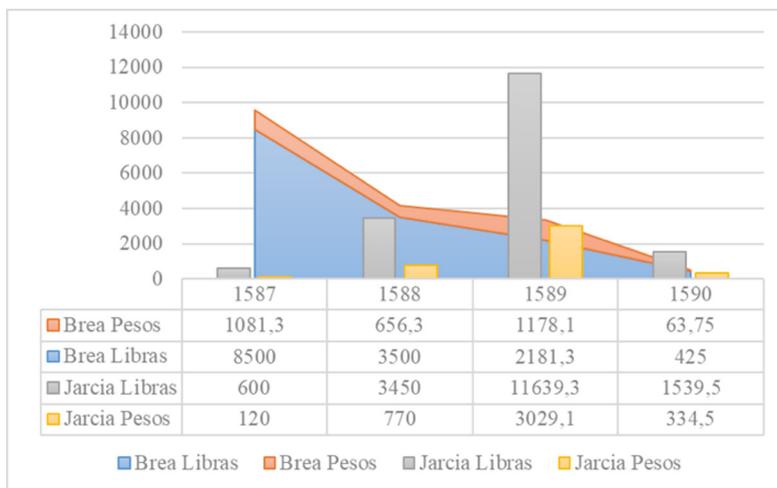
41 En carta de 1575 el obispo fray Dionisio de Sanctis calculó que ya tenía 70 años de edad. Para 1587, año en que vendió 950 libras de sebo, ya habría cumplido los 80 años. Ver: Gabriel Martínez Reyes, *Cartas de los obispos de Cartagena de*

Finalmente, el proceso de calafateo requería alquitrán y brea, pues eran claves para asegurar que no se filtrara agua entre los maderos del forro, cubriendo la primera capa de estopa ensebada con una segunda capa de estopa alquitranada, logrando así impermeabilizar la obra viva. Este proceso permite dimensionar la carga de la ejecución directa, y valorar el impacto de la guerra contra Inglaterra en el aumento de los productos importados desde Europa.

La compra o fabricación de los pertrechos no eran un asunto meramente fiscal, estaba mediado por la oferta y disponibilidad de los materiales o la posibilidad de contratar mano de obra para su elaboración desde la materia prima. Tomando el caso del calafateo como ejemplo, el proceso de espalmado partía de la adquisición de estopa —en su variedad blanca o prieta—, de la cual una parte era ensebada y otra alquitranada. Así las cosas, podría comprarse la estopa nueva, o manufacturarse a partir de jarcia vieja. De igual manera, debía comprarse el alquitrán y destilarse para obtener brea, o comprarla directamente. O bien, era posible obviar todos estos pasos al importar desde Sevilla la jarcia de cáñamo ya alquitrada. Todas estas opciones se ejecutaron en contextos fiscales y mercantiles muy puntuales, por lo cual, en lugar de analizar cada producto, se realizará un acercamiento cronológico para identificar diacrónicamente sus variaciones.

Indias durante el periodo hispánico, 1534-1820 (Medellín: Academia Colombiana de Historia Eclesiástica, 1986), 101.

Este personaje desde 1552 había impulsado la construcción de corrales para que el ganado no deambulara libremente por la ciudad, so pena de 10 pesos aplicados en 50% a la cámara del rey, y la otra mitad a las obras públicas. Ver: María del Carmen Borrego Plá, *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, 479.



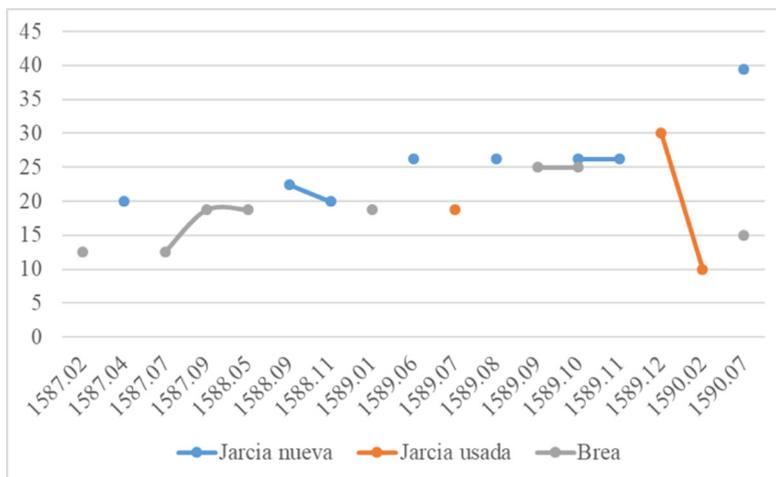
Gráfica XXIII. Compra de jarcia y brea (1587-1590).⁴²

En un primer momento, se implementaron las tres opciones posibles. Se compraron al mercader Pedro Martínez de Sosoaga 29 botijas peruleras de arroba y cuarta de alquitrán, a 6,5 pesos cada una, las cuales sumaban un total de 701,8 litros, pero la compra de este material solo se efectuó en 1587, por lo que se ha omitido al no tener continuidad.

Ese mismo año se obtuvieron 8500 libras de brea importada desde Vizcaya, siendo la mayor adquisición de este producto, el cual se redujo a tan solo un cuarto en los siguientes dos años. Al contrario de lo sucedido con la cantidad comprada, el monto librado para la compra de este producto, a pesar de la caída general de 1588 —que fue común a todos los pertrechos navales como resultado de la contracción de las capacidades fiscales—, superó la inversión realizada en 1587 como año pico. De igual manera, resalta que la compra de jarcia se disparó en presupuesto para 1589, cuadruplicando el monto desembolsado el año anterior, y describiendo una tendencia exponencial mucho más marcada

⁴² Equivalencia de medidas, conversión monetaria y elaboración propia basada en: AGI, CONTADURÍA, 551.

contemplando la mínima inversión de 120 pesos en 1587. Esto requiere un análisis más detenido:



Gráfica XXIV. Precios de jarcia y brea (1587-1590).⁴³

Resulta evidente que el precio de la brea vizcaína describió un aumento constante en el valor que acordaban el cabo y oficiales reales para adquirir el producto, al menos hasta la compra de julio de 1590, cuando el mercader Pedro Díez pactó un precio realmente provechoso a la Real Hacienda. Este podría ser uno de los motivos que permita comprender porqué a lo largo de 1589 se posicionó como el principal asentista, ofreciendo descuentos por cantidad, y la facilidad de adquirir una amplia variedad de productos mediante un solo intermediario, obviando la logística de comprar al por menor.

Respecto a los precios, además del incremento de un tercio en el valor de la brea vizcaína a mediados de 1587, también se evidencia un aumento en el valor de la jarcia nueva de cáñamo alquitranada que se compraba en Sevilla y se remitía en los Ga-

⁴³ Conversión monetaria y elaboración propia basada en: AGI, CONTADURÍA, 551.

leones de Tierra Firme. Este es un aspecto clave que prueba cómo se consolidó una tendencia a comprar el producto final elaborado, en lugar de adquirir las partes, contratar personal adicional y preparar la estopa a partir de la jarcia vieja, o incluso destilar el alquitrán. Lamentablemente las cuentas no permiten disponer de una perspectiva más amplia, pues en 1589 se adquirió incluso un caldero de cobre para la brea, lo que implicaría que paralelo a la compra de jarcia ya preparada, aún era necesario preparar el material, seguramente debido a que lo adquirido no suplía la demanda total.

Por último, el incremento de estos precios es bastante complejo de dilucidar a escala macro y micro económica. En el primer caso, si bien fue ilustrativo de la mayor presión fiscal sobre el comercio trasatlántico —al cual debía proveerse de una escolta más poderosa en vista de la guerra abierta contra Inglaterra, lo que se tradujo en un aumento en las averías,⁴⁴ mientras que los réditos eran inferiores debido a la ya mencionada reducción en el tonelaje—, también debió influir la mayor demanda de vituallas náuticas en la Península para la reparación de la flota que se reunía en Santander tras su dilatado periplo circunnavegando las islas Británicas.⁴⁵ En el segundo, ante la falta de un índice de precios comerciales para la vituallas y pertrechos en Cartagena de Indias, se dificulta determinar hasta qué punto el encarecimiento de los materiales respondió a las dinámicas por la llegada de remesas o simplemente especulación de los asentistas con apoyo de oficiales reales y mandos de la escuadra.

44 La percepción de avería para los convoyes se ordenó en 1573 mediante arrendamiento, pero la fecha del primer asiento no es precisa. Veitía Linaje menciona un ajuste a esta contribución en 1579 por parte del Consulado. Haring ubica la aplicación de estos acuerdos alrededor de 1591. Ver: C. H. Haring, *El comercio y navegación entre España y las Indias*, 89-90.

45 A largo plazo la situación empeoró, pues si bien se reconstruyeron las capacidades marítimas, tras la posterior quiebra del Consulado de Burgos, la cornisa Cantábrica y Vizcaya redujeron su industria naval a la pesquería de cabotaje y suministro de barcos para la Carrera de Indias y Terranova. José Luis Casado Soto, *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*.

Carenaje y personal técnico

En vista de la lejanía de Cartagena de Indias con los principales centros de ensamblaje y construcción naval, correspondió a la localidad apañárselas para conseguir los pertrechos necesarios para realizar las reparaciones requeridas. Como ya se evidenció, había materiales que eran remitidos desde Europa u otros lugares del Caribe y las Indias —como la brea o jarcia, por ejemplo—, pero el grueso de los bastimentos y materias primas podrían ser comercializadas en América. Respecto a la manutención de las embarcaciones, además del calafateo o espalmado, también debían atenderse otros aspectos referentes al aderezo, tanto del casco como de la obra muerta de las galeras. Para ello se requería madera y una ingente cantidad de clavos.

Por ello en este apartado se presentará una cuantificación de estos materiales. A diferencia del rastreo de la clavazón, la madera ha sido bastante compleja, pues no toda era comprada, sino que se utilizaban esclavos y forzados de confianza para talar y aserrar en bosques cercanos. Aquí se presentarán unas cifras referentes a cantidades y costos relativos a la madera adquirida mediante acuerdos mercantiles, pero estas no son generales ni mucho menos globales. De igual manera se propondrán una serie de conclusiones inferidas y deducidas respecto al seguimiento del personal técnico que realizaba el calafateo, carenado y demás reparaciones de la obra muerta. Finalmente se realizará un análisis de la sumatoria de gastos ligados a los adobos de las embarcaciones, y cómo esta industria naval posibilitó la construcción *in situ*.

Iniciando por los materiales necesarios, las maderas de la gobernación, y en especial las de Santiago de Tolú, habían sido exaltadas por varios personajes, siendo quizá uno de los más fervientes defensores el gobernador Fernández de Busto, quien la había propuesto como idónea para fabricar galeras allí mismo. En efecto, las partidas contables han permitido rastrear 55 cartas de pago asociadas a la compra de madera, y en ellas identificar la compra de pino, arce y sobre todo cedro para aderezar las embarcaciones. Lamentablemente, el grueso de los conceptos de pago solo menciona madera, especificando el número de varas de las alfarjías, si las tablas eran ordinarias o gruesas, y, por último, alusiones a la parte de la embarcación a la que se destinaría (ejemplo: árbol grande

para trinquete). En total, fueron 30 personajes quienes vendieron madera en el periodo del que se dispone de información contable (1586-1590), a los cuales se les libraron 2111 pesos de ocho reales. Los mayores 15 asentistas representaron el 86,4% del desembolso total (ver Anexo VII). De estos resalta que el mayor vendedor fuera precisamente vecino de Tolú. Los dos siguientes figuraron como vecinos de la ciudad, pero no se realizó ninguna otra transacción con ellos, por lo cual se infiere que no fueron asentistas recurrentes, y por ende no fungían como mercaderes, por lo cual la compra de madera fue un acto excepcional. Por lo común, los demás proveedores de madera fueron mercaderes reconocidos como Pedro Díez y Francisco Alonso. También resalta la participación de los encomenderos José de Barros y el capitán Martín de Polo. Así mismo figuró también el tonelero Manuel de Adorno, y el síndico y alguacil Esteban Hernández de la Cámara.

Vendedor	Descripción	Pesos
González, Manuel	Vecino de Tolú	328
Muñoz Cornejo, Jhoan	Vecino de Cartagena	200
[...], Juan Manuel	Vecino de Cartagena. Carpintero	193
Polo, Martín de	Vecino de Cartagena. Encomendero y regidor. Capitán de artillería y alcaide de fuerte.	173
Díez, Pedro	Vecino de Cartagena. Mercader	163
González, Antonio	Residente en Cartagena	115
Adorno, Manuel de	Residente en Cartagena. Tonelero	106
Santa María, Luis de	Residente en Cartagena. Capitán	101
Barros, José de	Vecino de Cartagena. Conquistador y encomendero. Regidor a partir de 1595	100
Pérez Tarragona, Martín	Residente en Cartagena	75
Hernández, Esteban	Vecino de Cartagena. Alguacil del Santo Oficio	68
Alonso, Francisco	Vecino de Cartagena. Mercader. Titular del monopolio cerero	64
Ramírez, Francisco	Residente en Cartagena	50

Vendedor	Descripción	Pesos
Medina, Andrés de	Vecino de Cartagena. Mercader	45
Rivera Marmolejo, Pedro Afán	Residente en Cartagena	44

Cuadro II. Mayores vendedores de madera (1586-1590).⁴⁶

Entre los materiales comprados sobresale la adquisición de árboles pequeños de pino, 31 alfarjías, y una elevadísima cantidad de tablas de cedro. Por ello se supone un uso específico para cada tipo de madera implementada, siendo el cedro, destinado a las tablas del forro, la más cuantiosa y abundante, sumando en total 931 pesos, casi la mitad de la inversión total. El pino, suplía los mástiles y trinquetes, para lo cual se adquiriría el árbol entero. De este solo se realizaron tres compras entre 1586-1590, todas a residentes de Cartagena, por lo que se presupone que sería un producto local o regional. Por último, el arce se utilizó con una finalidad decorativa, pues solo se implementó para reemplazar el fanal⁴⁷ de *La Porfiada*, capitana de la escuadra, perdido en una tormenta durante el viaje desde España. Este fue fabricado por el soldado de la escuadra Ambrosio Bastante por 63 pesos, aderezado por el carpintero forastero Vicente Hernández en 5 pesos, y posteriormente pintado y adornado por el vecino Alonso Calleja en 75 pesos. 143 pesos en total.

También fue posible identificar el clavazón adquirido por los oficiales reales, entre los cuales resalta la compra de 69 300 clavos de diversas medidas y denominaciones,⁴⁸ los cuales fueron comprados únicamente a través de intermediarios (ver Anexo VIII). De estos personajes resalta la figura de Pedro Díez, quien recibió más de la mitad del presupuesto movilizado a pesar de haberse

⁴⁶ Elaboración y equivalencias monetarias propias basadas en AGI, CONTADURÍA, 551.

⁴⁷ El fanal o lanterna era un enorme farol ubicado en la popa de las embarcaciones el cual representaba el mando de la escuadra y servía para guiar a la durante la navegación a sus subalternas.

⁴⁸ Aunque un par de partidas no especificaron el tipo de clavo, a partir de la sistematización de las 57 transacciones restantes, consta que se adquirieron clavos de alfarjía, barrote, costado y medio costado, cuartel, escora y media escora, tillado y medio tillado, estoperoles, de rejola (reja), medio almud y tachuelas.

integrado como proveedor durante poco menos de un año, de finales de 1589 a julio de 1590. Esto tiene una explicación sencilla, pues para 1589 se realizaron grandes reparaciones, y el material demandado fue muy variado y numeroso. La hipótesis que se plantea entonces, es que los oficiales de la escuadra optaron por privilegiar un asentista mayoritario, en lugar de realizar constantes acuerdos, certificaciones, libranzas y cartas de pago requeridas para adquirir lo necesario, y que obviamente se multiplicaba al comprar al por menor con numerosos proveedores (Cuadro III).

El desembolso total por la clavazón ascendió a 3360 pesos, que resalta al comprarse con los 2111 pesos de inversión maderera, pues fue un tercio más costoso. Aun así, estas cuantificaciones sobre los materiales necesarios para el carenado distan de ser absolutos, sino más bien el total de aquellos que debieron obtener comercialmente ante la imposibilidad de fabricarlos y adquirirlos. Esta claridad es bastante importante, pues realmente la cantidad de madera es ínfima, lo cual no refleja la realidad del ejercicio de carenado. Al respecto, a partir del análisis de los sueldos, y sobre todo las libranzas y cartas de pago por conceptos de servicios extraordinarios han sido reveladoras, pues apuntan a un uso sistemático de la tripulación para producir o recolectar el material necesario en los bosques cercanos a Cartagena.

Proveedor	Descripción	Pesos
Díez, Pedro	Vecino de Cartagena. Mercader	1943
Lea, Tomás de	Residente en Cartagena. Mercader	563
Adorno, Manuel de	Residente en Cartagena. Tonelero	305
Hernández de la Cámara, Esteban	Vecino de Cartagena. Alguacil del Santo Oficio	214
Azcunaga, Juan de	Vecino de Cartagena. Mercader	206
Segovia, Juan Bautista de	Vecino de Cartagena. Mercader	55
Landa, Pedro de	Residente en Nombre de Dios. Mercader	54
Alfonso, Francisco	Vecino de Cartagena. Mercader. Titular del monopolio cerero	16

Proveedor	Descripción	Pesos
Jiménez, Lázaro	Vecino de Cartagena. Mercader	4
Zumárraga, Martín de	Vecino de Cartagena. Mercader	1

Cuadro III. Comerciantes de clavazón (1586-1590).⁴⁹

Buscando reducir los costos en la compra de maderas, era común que los mandos de la escuadra, además de los maestros carpinteros —que se tratarán en el siguiente apartado—, recurrieran a los forzados de confianza para que pasaran semanas e incluso meses en el monte bajo la vigilancia de un alguacil talando los árboles necesarios para las reparaciones. Para ello eran dotados con hachas y machetes de Frenegal de la Sierra en Badajoz, siendo remunerados por ello con 5 reales al día. Estos pagos sumaron 854 pesos entre 1583-1590.

Aun así, era muchísima la madera que se requería, por lo que además se hallaron cartas de pago sobre el alquiler de esclavos para talar y aserrar madera, siendo el principal arrendatario el capitán Domingo Félix,⁵⁰ a quien se le pagaba por cada uno de ellos 6 reales diarios. Entre 1588 y 1590, 410 pesos fueron destinados a Juan Bautista Carrillo, vecino cartagenero que se desempeñó como contador y veedor hasta 1586, y el citado Félix. En las partidas de gastos extraordinarios de Panamá, se encontró que a doña María de Aguilar también se le rentó un esclavo como leñador, por lo que parece que este problema de mano de obra suficiente fue constante. Quizá la desconfianza general en la chusma, y los altos costos de la madera obligara a continuar esta práctica.

En cuanto a los datos fiscales para el periodo anterior a Drake solo contamos con cuentas parciales libradas en Nombre de Dios, que sería el remanente de la deuda general a pagar en Cartagena, por lo cual no podría generalizarse. Aun así, la sumatoria de las libranzas reportadas allí fue de 290 pesos. Esto por

⁴⁹ Elaboración y equivalencias monetarias propias basadas en AGI, CONTADURÍA, 551.

⁵⁰ Ejerció como cabildante en 1586, 1589, 1590, 1592, 1594 y 1595. En 1590 compró 54 esclavos. Ver: María del Carmen Borrego Plá, *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, 301-303 y 379.

concepto de remolar, remolarote, un carpintero particular y un forzado aserrando durante 46 días, a los cuales se les unieron en 20 fechas otros dos forzados, y durante las últimas 3 jornadas dos negros alquilados. Para el periodo 1586-1590 el monto total ascendió a 956 pesos, estando concentrado en 1589, como se verá más adelante al abordar los gastos totales de reparación por año.

En 1589 se realizó un préstamo de 5 pesos corrientes (6893 pesos) a la Casa de la Contratación para adquirir productos en España.⁵¹ Si bien se confirmó este desembolso en los libros contables, no ha sido posible determinar en qué se invirtieron, por lo cual no se han computado aquí junto a los pertrechos, ni se integrarán a las vituallas.

Ahora bien, adicional a las nutridas inversiones y la carga que implicaba adquirir y administrar los pertrechos navales, también era necesario disponer de personal especializado para preparar el material y reparara como tal. A partir de la información consignada en los pagos de salarios se ha logrado determinar quiénes eran los maestros carpinteros que se ocupaban de las constantes reparaciones a las galeras, así como reconstruir sus esquemas de pagos, condiciones de raciones y algunos datos biográficos.

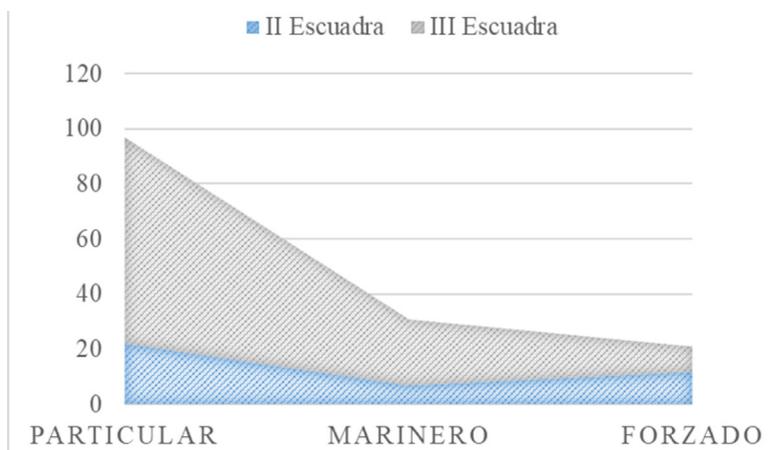
Los tres grupos de carpinteros que hacían parte del personal de la escuadra estaban asociados a tareas muy puntuales sobre la reparación y cuidado de alguna de sus partes. Así, se contaba con un calafate y su ayudante, denominado calafatín para mantener el estanco del buque descrito en el apartado anterior, por lo cual estarían encargados de la obra viva. En el centro del buco el arreglo más común era el reemplazo de la palamenta o remos, para lo cual se contaba con la presencia del remolar y el remolarote. El aderezo general del buque correspondía al maestro daja o *d'aixa* como carpintero de ribera, y a su asistente, el dajín.

Es probable que durante los periodos de seleccionar y aserrar madera la función de los maestros dajas y remolares fuese simplemente seleccionar los árboles de interés, dejando a los forzados y esclavos el trabajo de talar y aserrar. Para el transporte de la madera solía alquilarse una canoa, y la vigilancia de los reme-

51 Real cédula al presidente y jueces oficiales, 28 de septiembre de 1587. AGI, SANTA_FE, 986, L.1.

ros estaba confiada a los alguaciles. Para el periodo de 1586-1590 se hallaron pagos a los sotacómitres de ambas galeras, al igual que a los dos maestros dajas, los cuales fueron acompañados por un remolar y cuatro forzados de buena conducta.

Aun así, estas funciones eran extraordinarias, lo cual les reportaba ganancias extras, pero el grueso de sus tareas se restringía a reparar las galeras. En este punto ha sido compleja la reconstrucción de los cargos, pues en múltiples ocasiones se contrataba a algún maestro calafate, remolar o daja para realizar las tareas que en sentido estricto solo serían de la incumbencia de alguna de sus especializaciones. En otras palabras, los dajas se desempeñaban como remolates o calafates particulares, e incluso calafates como remolares; sin embargo, no se ha hallado calafates o remolares actuando como dajas. En cuanto a la remuneración era común que los maestros recibieran entre 15 y 18 reales diarios, pero en caso de recibir como particulares raciones de cabo, su sueldo era un peso corriente, equivalente a 10 reales. Sus ayudantes por lo común devengaban 10 reales, y los forzados con conocimientos de carpintería que les ayudaban recibían 5 reales diarios.



Gráfica XXV. Tipo de contratación de carpinteros (1583-1590).⁵²

⁵² Elaboración propia basada en: AGI, CONTADURÍA, 551 y 1483.

Durante el periodo reconstruido a partir de las cartas de pago, entre 1583 y 1590 se identificaron 152 individuos que recibieron dinero por sus servicios como carpinteros en el proceso de calafateado, carenado y fabricación de nuevos remos. De estos, tan solo 34 personas estuvieron afiliadas directamente a la escuadra (22%), 21 fueron forzados (14%), y la inmensa mayoría fueron particulares, quienes sumaron 97 individuos (64%). Esto permite argumentar que el personal operativo de las galeras realmente no era autárquico, y requería —o dependía— del apoyo de terceros, los cuales afortunadamente estaban cerca debido a la vocación naval de Cartagena de Indias como escala atlántica.

A partir del estudio de las diversas cartas de pago, fue posible dilucidar que solo cuatro maestros carpinteros prestaron sus servicios a lo largo del periodo, involucrándose en las reparaciones de la segunda generación de galeras —*Santángel* y *Patrona de España*—, y la tercera —*La Porfiada* y *Santa Ana*—. A saber: el forzado Pedro Hernández de la Coruña, quien además de herrero participó como calafate una vez adquirió la calidad de buena boya, condenados que ya habían cumplido su tiempo de servicio, pero que no eran liberados, por lo cual se les remuneraba su labor como remeros «voluntarios» —al analizar la tripulación se volverá sobre esto—; Nicolás Bocia, remolar de la *Ocasión* y luego de la *Santa Ana*; y los particulares, calafate Juan Sánchez y maestro remolar Juan Antonio. Omitiendo a estos cuatro personajes, se contabilizaron un total de 149 individuos que recibieron metálico por participar como carpinteros en la manutención de las embarcaciones.

La distribución de cargos, discriminados según la escuadra a la cual pertenecieron es provisional, pues como se mencionó los libros diarios y mayores de la escuadra de los oficiales reales se perdieron en 1586, por lo cual la información referente a la segunda escuadra fue rastreada a partir de las contabilidades conservadas en Panamá (Cuadro IV). En ese orden de ideas, el elevado número de particulares remunerados en el istmo y la falta de dajínes, calafatínes, remolares y remolarotes pudo deberse a una prioridad en el pago librado en Cartagena sobre los carpinteros de las galeras, dejando a los terceros en espera de la llegada de una nueva tanda del situado. No obstante, resalta que la presencia de particulares fue avasallante, lo que refuerza la hipótesis

planteada de falta de autarquía con el personal proveído por la Corona, y al mismo tiempo, el elevadísimo gasto extraordinario que implicaban las reparaciones, lo cual se abordará en el próximo apartado.

Maestros carpinteros (1583-1590)				
II escuadra		III escuadra		Total
Daja	1	Daja	5	6
Dajín	0	Dajín	4	4
Calafate	4	Calafate	7	11
Calafatín	0	Calafatín	2	2
Remolar	0	Remolar	2	2
Remolarote	0	Remolarote	4	4
Forzado	12	Forzado	9	21
Particular	22	Particular	75	97
S.D.	2	S.D.	0	2
Total	41	Total	108	149

Cuadro IV. Oficios de los maestros carpinteros (1583-1590).⁵³

En total, entre 1583 y 1590 lograron identificarse 50 maestros de carpintería y sus ayudantes, entre los cuales, por supuesto, se hallaban algunos forzados, quienes junto a los particulares se encargaran del trabajo más mecánico en las reparaciones. Como puede apreciarse en el Cuadro V, la mano de obra más abundante se identificó para el periodo 1586-1590, mientras que para el periodo 1583-1586 varios de los cargos no aportaron datos, dejando poco más de cinco personajes sin información sobre la embarcación en la cual servían. Resalta también que había maestros carpinteros proveídos para la saetía, que fue barrenada por orden de Vique Manrique en las postrimerías del asalto inglés de 1586.

⁵³ Elaboración propia basada en: AGI, CONTADURÍA, 551 y 1483.

Titulo	Nombre	Cargo	Galera	Escuadra
	Hernández, Pedro	Calafate	<i>Ocasión / La Porfiada</i>	Ambas
Maestre	Antonio, Juan	Remolar	S.D	Ambas
	Bocio, Nicolás	Remolar	<i>Ocasión / Santa Ana</i>	Ambas
	Sánchez, Juan	Particular	S.D	Ambas
Calafate	[...], Juan	Forzado	S.D	II escuadra
	Bernal Francisco	Forzado	<i>Patrona de España</i>	II escuadra
	Campo, Diego de	Forzado	<i>Patrona de España</i>	II escuadra
Carpintero	Díaz, Alonso	Forzado	<i>Patrona de España</i>	II escuadra
Carpintero	Francés, Roberto	Forzado	S.D	II escuadra
Carpintero	Gallego, Bartolomé	Forzado	<i>Ocasión</i>	II escuadra
Calafate	Hernández Taraban, Alonso	Forzado	<i>Patrona de España</i>	II escuadra
	Hernández, Juan	Forzado	<i>Patrona de España</i>	II escuadra
	Luque, Juan de	Forzado	<i>Patrona de España</i>	II escuadra
Carpintero	Pereira, Juan	Forzado	S.D	II escuadra
	Ribera, Bartolomé de	Forzado	S.D	II escuadra
Carpintero	Tintorero, Juan	Forzado	<i>Patrona de España</i>	II escuadra
	Díaz, Leonardo	Calafate	<i>Ocasión</i>	II escuadra
	Genova, Juan Bautista de	Calafate	<i>Patrona de España</i>	II escuadra

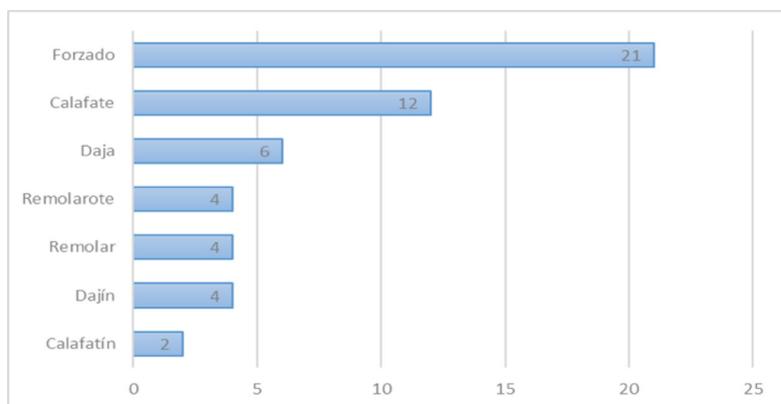
Titulo	Nombre	Cargo	Galera	Escuadra
Maestre	Génova, Juan Pedro de	Calafate	<i>La Porfiada</i>	II escuadra
Maestre	Genova, Lázaro de	Calafate	<i>Saetía Santa Clara</i>	II escuadra
Maestre	Hinojosa, Juan de	Daja	<i>Ocasión</i>	II escuadra
Maestre	[...], Miguel	S.D.	<i>Saetía Santa Clara</i>	II escuadra
Carpintero	Hércules, Bautista de	S.D.	<i>Patrona de España</i>	II escuadra
Carpintero	Hernández, Gonzalo	F orzado	<i>Santa Ana</i>	III escuadra
Carpintero	Hernández, Gregorio	Forzado	<i>Santa Ana</i>	III escuadra
	López, Martín	Forzado	<i>Santa Ana</i>	III escuadra
	Méndez, Alvaro	Forzado	<i>La Porfiada</i>	III escuadra
	Navarro, Pedro	Forzado	<i>La Porfiada</i>	III escuadra
	Pérez, Pedro	Forzado	<i>Santa Ana</i>	III escuadra
Carpintero	Quintas, Gregorio de	Forzado	<i>La Porfiada</i>	III escuadra
	Sánchez Palomino, Pedro	Forzado	<i>Santa Ana</i>	III escuadra
Calafate	Toledo, Pedro de	Forzado	<i>Santa Ana</i>	III escuadra
	Castillo, Francisco del	Calafate	<i>La Porfiada</i>	III escuadra
	Fernández, Enrique	Calafate	<i>Santa Ana</i>	III escuadra
	González, Cristóbal	Calafate	<i>Santa Ana</i>	III escuadra

Titulo	Nombre	Cargo	Galera	Escuadra
	Hortelano, Juan	Calafate	<i>Santa Ana</i>	III escuadra
	Martínez, Alonso	Calafate	<i>La Porfiada</i>	III escuadra
	Moya, Juan Bautista de	Calafate	<i>Santa Ana</i>	III escuadra
Maestre	Pedro, Juan	Calafate	<i>La Porfiada</i>	III escuadra
	Hidalgo, Juan	Calafate	<i>La Porfiada</i>	III escuadra
	Santa Cruz, Mateo de	Calafate	<i>La Porfiada</i>	III escuadra
Maestre	Andrés. Juan	Daja	<i>La Porfiada</i>	III escuadra
Maestre	Ferrer, Juan Bautista	Daja	S.D	III escuadra
Maestre	Jordán, Francisco	Daja	<i>La Porfiada</i>	III escuadra
Maestre	Rozo, Jácome	Daja	<i>La Porfiada</i>	III escuadra
Maestre	Serva, Bartolomé de	Daja	<i>La Porfiada</i>	III escuadra
	Díaz, Francisco	Dajín	<i>Santa Ana</i>	III escuadra
	Enríquez, Diego	Dajín	<i>Santa Ana</i>	III escuadra
	Guzmán, Jusepe de	Dajín	<i>La Porfiada</i>	III escuadra
	San Remo, Cebrián de	Dajín	<i>La Porfiada</i>	III escuadra
	Certena, Juan Antonio	Remolar	<i>La Porfiada</i>	III escuadra
	Bertena, Juan Antonio de	Remolar	<i>La Porfiada</i>	III escuadra
	Acosta, Mateo de	Remolarote	<i>Santa Ana</i>	III escuadra
	Enríquez, Pedro	Remolarote	<i>Santa Ana</i>	III escuadra

Título	Nombre	Cargo	Galera	Escuadra
	Gómez, Francisco	Remolarote	<i>La Porfiada</i>	III escuadra
	Nájera, Andrés	Remolarote	<i>La Porfiada</i>	III escuadra

Cuadro V. Maestros carpinteros de la II y III escuadra (1583-1590).⁵⁴

Los carpinteros identificados en cada generación de la escuadra solían mantener cierta proporción, y eran equitativos en términos generales, en la relación de oficial y ayudante por galera. La sistematización de oficios apunta a que existió alta demanda de carpinteros para calafatear y carenar. Así, el oficio más reiterativo fue el de calafate, que era un cargo de gran rotación, pues frecuentemente los calafatines —luego de años de servicio— eran contratados como oficiales. Esto explica su incremento, pero no brinda información sobre los contextos de salida de los anteriores titulares. También se deduce que la mano de obra barata que significaban los forzados era clave, siendo los más numerosos.



Gráfica XXVI. Oficiales carpinteros (1583-1590).⁵⁵

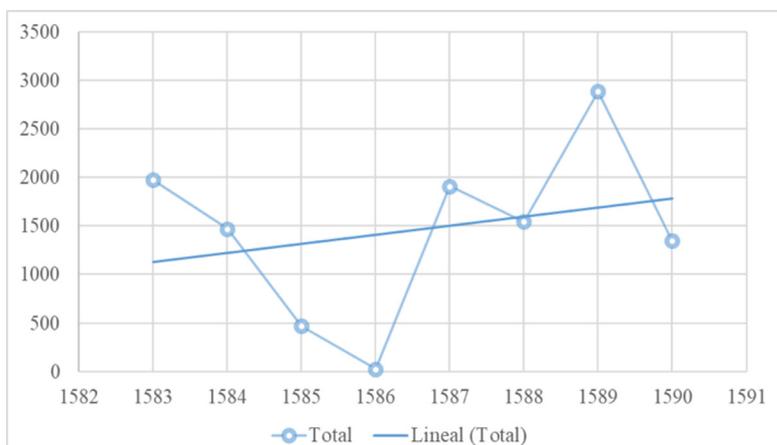
⁵⁴ Elaboración y equivalencias monetarias propias basadas en AGI, CONTADURÍA, 551 y 1483.

⁵⁵ Elaboración propia basada en AGI, CONTADURÍA, 551 y 1483.

Gastos extraordinarios y construcción naval

A pesar de todo este personal, era necesario recurrir a muchos particulares, pues entre los maestros carpinteros de la escuadra, los forzados y unos cuantos esclavos, era imposible responder a la intensidad de las reparaciones. Es por esto que se presentaron una serie de gastos extraordinarios o fortuitos, mediante los cuales se realizaban por lo general faenas de calafateo y carenado, así como de tala de astillas para la fabricación de remos.

Para identificar el patrón de gasto —sin incluir los montos de los pertrechos—, se procesaron un total de 401 cartas de pago por concepto de servicios prestados, entre los cuales se incluía también el aderezo de la obra muerta, fabricación de embarcaciones menores como un esquife y fragata napolitana. Sin embargo, la sumatoria se ha realizado a partir de la fecha de los acuerdos, lo cual permite identificar cuál fue el periodo de necesidad que impulsó la certificación necesaria, sin prestar mayor atención a la fecha de redacción de la libranza, ni carta de pago, que, por lo común, se realizaba cuando llegaba la siguiente consignación del situado.



Gráfica XXVII. Costos extraordinarios de reparación (1583-1590).⁵⁶

⁵⁶ Elaboración propia basada en AGI, CONTADURÍA, 551 y 1483.

Esos costes permiten, a pesar del carácter singular y excepcional de la contratación, y aunado a las oscilaciones ya analizadas de los materiales y pertrechos destinados a las reparaciones, plantear una lectura general del estado de las embarcaciones. Lamentablemente, la contabilidad no ha permitido recuperar información referente a la primera escuadra, pero sí cubre la totalidad de la existencia de la segunda, y una parte importante de la tercera. En ese sentido resalta que después de la llegada de ambas generaciones, 1583 y 1586, se dio un ímpetu marcadísimo en la necesidad de acceder a mano de obra particular que contribuyera a las reparaciones tras la travesía atlántica. Por esta razón, 1583 y 1587 marcan puntos álgidos en el gasto, a excepción de 1589, año atípico, no solo en el gasto, sino también en la caída de los ingresos a la caja cartagenera, como ya se explicitó.

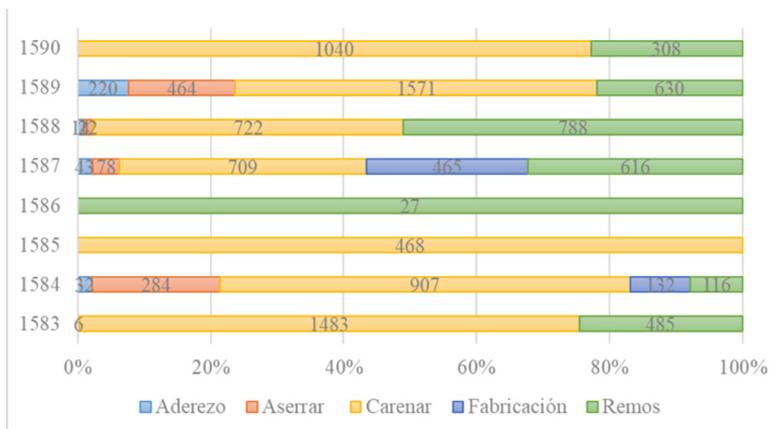
Sobre el comportamiento de estos desembolsos en relación al desempeño de las escuadras, resulta evidente que la atención que se había dispensado a la segunda escuadra bajo mando de Vique Manrique era abismal en términos generales. No solo se habían recortado sistemáticamente la contratación de particulares, sino que las mismas vituallas y aderezos se habían reducido, llegando al nefasto punto de dar al través a la saetía. En este orden de ideas, el panorama global de las capacidades reales de la escuadra en oposición a la nutrida armada comandada por Drake, se oscurece cada vez más, facilitando la comprensión de la caída de la ciudad.

Luego de esta nefasta pérdida, y el arribo de la tercera escuadra, se reporta un movimiento que corresponde al aumento de la inversión del gasto bélico consignado en la caja cartagenera, el cual reporta un mínimo de 1500 pesos anuales destinados a servicios asociados a la reparación de las embarcaciones. Incluso, el gasto de 1590 es representativo, pues no solo se consignó ese acumulado hasta julio, desconociendo los desembolsos de los últimos meses del año, sino que la inversión castrense fue absoluta en relación al envío de remesas a España. Este pico, que sería de hecho el más elevado del periodo analizado, corresponde a una serie de aderezos realizados ese año. Al respecto, en agosto de 1589, el obispo fray Antonio de Hervias expresó:

... las galeras están de tal calidad y suerte, que no tienen provecho más que solo de nombre. Y ansí no estuvieran para salir con la flota para Nombre de Dios; u viendo la falta que hacían para el despacho de las naos, y procurándose por el gobernador saliese, apenas de entrambas dos, se reformó la una, para que fuese. Están sin remos, sin munición, sin remeros, sin soldados; y lo que hay, todo es fantástico en sola apariencia...⁵⁷

Aunque el obispo no lo especifica, ese año la descripción de las contrataciones extraordinarias se concentró sobre la galera *Santa Ana*, por lo que se deduce que fue la embarcación reparada a costa de *La Porfiada*, para al menos lograr mantener una de las dos embarcaciones en condiciones de prestar servicio.

De igual manera, es llamativo que en 1588 los desembolsos fueran tan similares a los de 1587 y 1589, pues como se había visto, la compra de pertrechos —sebo, brea, alquitrán y estopa— decayó en términos generales para este año. Por ello, ha de analizarse la proporción de gasto en este periodo (ver Anexo VI):



Gráfica XXVIII. Porcentaje de gastos extraordinarios (1583-1590).⁵⁸

57 Gabriel Martínez Reyes, *Cartas de los obispos de Cartagena de Indias*, 164-165.

58 Elaboración propia basada en AGI, CONTADURÍA, 551 y 1483.

Lo más evidente de estos porcentajes, es que de manera conjunta las reparaciones del casco o buco —aquí integrado el espalmado al carenaje— representan como mínimo la mitad de los gastos extraordinarios, con la excepción de 1586 —debido al naufragio de la segunda escuadra—, y 1587, donde la fábrica de una fragata napolitana representó un gasto significativo. El siguiente gran desembolso sistemático consistió en la reparación sistemática de remos. Asimismo, puede identificarse que el año en los que más madera se aserró fue en 1589, muy seguramente asociado a la recuperación de la *Santa Ana*. Lastimosamente, el fenecimiento de las cuentas en julio de 1590 ha desarticulado la posibilidad de realizar el seguimiento completo a este enorme esfuerzo fiscal y logístico para recuperar la potencia de la escuadra guardacostas en medio de la reducción de ingresos de estos años previos al incremento de la presión fiscal.

El panorama general debió ser poco esperanzador, pues el ex gobernador cartagenero Antonio de Salazar, que para el periodo se desempeñaba como oidor en Panamá no confiaba en la protección que implicaba la escuadra Cartagenera en el Caribe, llegando a proponer que era imperativo despachar otras cuatro galeras al Pacífico para generar dos nuevas escuadras, una que protegiera de Panamá a Lima, y otra desde el Callao a Chile. Lo interesante de esta propuesta, es que se argumentaba la disminución del gasto militar, pues las armadas guardacostas obviarían el pago de guarniciones.⁵⁹ Sin embargo, en virtud de las condiciones fiscales expresadas, y la política imperial, resulta claro que esta proposición resultaba fantasiosa. Una prueba de las dificultades por las cuales atravesaba la monarquía en general, sería que, a pesar del motín de 1591, en el cual los forzados de una de las embarcaciones la hicieron zozobrar,⁶⁰ y las constantes solicitudes de reemplazar la totalidad de la escuadra, esta opinión no fuera atendida.

De hecho, en un primer momento se consideró hacer caso omiso a la remisión desde la Península, y se prefirió redistribuir las capacidades navales caribeñas al ordenar a la Audiencia de

59 Carta del oidor licenciado Salazar, 14 de junio de 1589. AGI, PANAMÁ, 14, R.5, N.27.

60 Carta del cabildo secular de Cartagena, 5 de septiembre de 1591. AGI, SANTA_FE, 62, N. 57.

Santo Domingo que enviaran la galera *Luna*, que efectivamente se despachó en 1592, aunque sin esclavos ni artillería, lo cual debió solicitarse posteriormente.⁶¹ Tristemente, no se ha podido dar un seguimiento documental ideal a esta embarcación, la cual no es citada en las misivas de obispos ni gobernadores. Tampoco se refleja en el libro de registro, en el cual solo se copia la cédula a los dominicanos, y no ha sido posible cotejar con fuentes contables. A pesar de esto, no debió ser una embarcación ideal, pues para 1592 un memorial había alcanzado el Consejo de Indias, y este había promovido una consulta sobre la posibilidad de remitir una nueva generación completamente nueva. Para ello, aducían que estaba completamente desarmada, a punto de no poder salir del puerto y sería más costoso repararla que remitir una nueva —esta sería la sobreviviente de la III escuadra, *La Porfiada*, pues los forzados quemaron la que era de servicio, presumiblemente, la *Santa Ana*—, y su compañera dominicana, la galera *Luna*, no era de provecho alguno. Además, se informaba que era alarmante la cantidad de corsarios que merodeaban desde Veragua a Riohacha sin ninguna oposición. Para ello, se mandó que Bautista Antonelli pasara de La Habana a Cartagena como solución tentativa para fortalecer las capacidades poliorcéticas, y se consultó con el conde de Santa Gadea, adelantado de Castilla, cómo se podrían proveer ambas embarcaciones.⁶²

Para mediados de 1593 se ordenó a la Casa de la Contratación prestar un total de 6000 ducados (8272 pesos) para su remisión y asegurar la compra de provisiones para aderezar la galera que continuaba en el puerto de Cartagena de Indias —que habían sido solicitados, los cuales habrían de reponerse a cuenta del situado para 1594—. ⁶³ Esta galera viajó en conserva de los Galeones hasta la Margarita, de donde emprendió la navegación de 350 leguas en solitario, llevando toda su tripulación y pertrechos, los cuales durante la travesía atlántica se transportaron en

61 Real cédula a la Audiencia de Santo Domingo, 1592. AGI, SANTA_FE, 986, L.1, F. 48V-49R.

62 Consulta del Consejo de Indias, 14 de noviembre de 1592. AGI, PATRONATO, 270, N.1, R.21.

63 Real cédula a los oficiales de la Real Hacienda. 14 de enero de 1594. AGI, SANTA_FE, 986, L.1, F. 46V-47R.

un navío de menos de 60 toneladas, que además llevaba a Pedro de Acuña, nuevo gobernador, y sus criados.⁶⁴ Para ello, los priores y cónsules nombraron quien asistiera al despacho del navío y galera, tomando a pérdida⁶⁵ cualquier otra cosa que se cargase. El flete de las personas y material de las galeras debía concertarse con el dueño del navío, lo cual se libraría por cuenta del situado.

Este refuerzo, no pareció suficiente para las autoridades de la ciudad, quienes suplicaron al rey el envío de otras dos embarcaciones, de modo que la escuadra de Tierra Firme contara con cuatro unidades. Según una cédula posterior, una de las dos galeras no estaba en condiciones de servir, por lo que Pedro de Acuña tomó la iniciativa de fabricar una, allí mismo en Cartagena, materializando los proyectos de Fernández de Busto a lo largo de la década de 1570. El gobernador tomó tal decisión al sopesar que era suficiente el aparejo, así como de buena calidad, montando toda la construcción según sus cálculos 6520 ducados —virtualmente 9000 pesos—, los cuales había tomado por crédito —Borrego Plá incluso propone una cantidad menor, al tasar su importe en escasos 1600 pesos—.⁶⁶ Sin embargo, el situado se gastaba todo en el pago de vituallas, bastimentos y salarios, quedando en ocasiones incluso en déficit, lo que forzó a solicitar al rey saldar esta deuda de su Real Hacienda, lo cual se aprobó.⁶⁷

No obstante, como ya se informaba desde 1593, cuando se esperaba recuperar la escuadra tras el motín, los precios de la jaricia, guminas, betas y astillas, clavazón, munición, estopa, brea y otros elementos resultaba excesivo en Cartagena, cuando se logra-

64 Real cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla, 22 de mayo de 1593. AGI, SANTA_FE, 986, L.1.

65 Esta era una práctica muy común en la navegación desde la antigüedad, generando una compleja red de seguros que salvaguardaban la inversión en caso de calamidades en el mar. Sobre el desarrollo de estos sistemas en relación a la Carrera de Indias, ver: Antonio-Miguel Bernal Rodríguez, *La financiación de la carrera de Indias (1492-1824): dinero y crédito en el comercio colonial español con América* (Madrid-Sevilla: Fundación El Monte-Consortio Urbanístico del Pasillo Verde, 1992), 57-88.

66 María del Carmen Borrego Plá, *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, 81.

67 Real cédula a los oficiales de la Real Hacienda de Cartagena, 16 de noviembre de 1598. AGI, SANTA_FE, 986, L.1, F. 55R-55V

ban hallar.⁶⁸ En efecto, la cifra calculada por Acuña no fue suficiente, y la nueva patrona de la escuadra, la galera *Santa Catalina*, terminó montando 12 000 ducados —16 544 pesos—, monto que para la década siguiente colapsó al situado. Aun así, y a pesar de la desfinanciación general, por medio del regidor Pedro de Coronado se pidió enviar otras dos galeras para completar 4 unidades, es decir, duplicar la escuadra, proponiéndose financiarlo a partir de la supresión del presidio y su guarnición, lo cual consideraban —al igual que en el istmo—, innecesario en caso de controlar los litorales, y la ciudad estar virtualmente amurallada de terraplenes de madera y artillería.⁶⁹

La respuesta de Madrid fue muy distinta a lo que esperaban los vecinos de Tierra Firme: Felipe III ordenó a Acuña a inicios de 1599 dismantelar las galeras, y remitir todo lo que fuera útil a la península.⁷⁰ Decisiones similares se tomaron respecto a las escuadras de Cuba y La Española. Parecía que el tiempo de las galeras en el Caribe, había culminado.

TRIPULACIÓN: OBLIGACIONES Y CONFLICTOS

Ahora bien, el estado de las embarcaciones era un factor clave para comprender el desempeño de la escuadra, pero estas eran accionadas por la tripulación, lo cual convertía a este personal en uno de los principales aspectos que determinaron las posibilidades reales de éxito en las tareas asignadas. En este apartado se realizará una rápida caracterización de cada uno de los cargos identificados, aclarando las instrucciones que recibía cada uno de los funcionarios, los sueldos y demás beneficios de los que gozaban (ver Cuadro VI), así como las problemáticas asociadas a las tensiones al interior de la escuadra, y del personal humano de ella con las autoridades del puerto, ciudad y gobernación.

68 Real cédula a los oficiales de las galeras de Tierra Firme, 26 de abril de 1593. AGI, SANTA_FE, 986, L.1.

69 Carta del cabildo secular de Cartagena, 20 de enero de 1599. AGI, SANTA_FE, 62, N.74.

70 Real Cédula a don Pedro de Acuña, gobernador de Cartagena, 26 de enero de 1599. AGI, PATRONATO, 270, N.1, R.24.

Cargo	Número	Sueldo anual	Raciones
Cabo	1	1324	
Capitán	1	551	8
Contador y veedor	1	368	
Capitán de la saetía	1	276	
Alférez	2	248	3
Sargento	2	248	3
Piloto mayor	1	206	
Proveedor	1	184	
Tesorero	1	184	
Alguacil real	1	132	2
Escribano real	1	132	2
Médico cirujano	1	132	
Alférez saetía	1	99	
Artillero	4	99	
Barbero		99	
Caporal		99	
Sotacómitre	2	99	
Condestable de la saetía	1	83	
Dispensero saetía	1	83	
Escribano de raciones saetía	1	83	
Capellán sacerdote	2	75	
Cómitre	2	66	
Sargento de la saetía	1	66	
Soldado		50	
Soldado de la saetía		44	
Atambor		31	
Buena boya		17	1
Forzados		0	1

Cuadro VI. Salarios y raciones de la tripulación.⁷¹

⁷¹ Elaboración propia a partir de AGI, CONTADURÍA, 551 y 1483.

Para lograr mayor claridad argumentativa, se ha optado por agrupar los cargos en cuatro ítems: altos mandos de las galeras; personal militar; marineros y bogas; y, los cargos auxiliares. Allí se han catalogado un total de 416 personajes identificados a partir de las cartas de pago avaladas por el gobernador, cabo y oficiales reales.

De igual manera, es importante resaltar que cada uno de estos cargos tenía un salario asignado, el cual representaba uno de los pasivos más importantes de la escuadra. Incluso, en varias ocasiones, fue necesario recurrir a préstamos para poder cumplir el pago de la soldada —como fue el caso del crédito otorgado por Francisco Vélez de Albuquerque por 5000 pesos corrientes (6250 pesos) en 1587—, y, aun así, muchos de estos pagos se dilataban hasta la llegada del siguiente envío del situado, el cual se libraba por tercios a lo largo del año. Este déficit, se debió a un aumento de sueldo que debió ofrecerse para que las tripulaciones accedieran a servir en América,⁷² y que se refleja en las contabilidades a partir de la II escuadra de galeras, es decir, posterior a 1583.⁷³ Este desembolso se añadía a lo costoso de los pertrechos, se sumaba a las vituallas y bastimentos —que se verán más adelante.

Iniciando por las pugnas entre los mandos navales, oficiales y autoridades civiles, ha de configurarse como elemento central de la trama al cabo, quien era la cabeza de la escuadra. Durante el periodo de estudio se sucedieron: Pedro de Vique y Manrique, Sancho de Guitar y Arce, Pedro de Acuña, Jerónimo de Zuazo, Jerónimo de Portugal y Córdoba, Diego Fernández de Velasco y Francisco de Vanegas. Estos tenían además de la obligación de dirigir la escuadra como tal, la responsabilidad de dirigir la liberación de los galeotes forzados una vez cumplida su pena, así como asegurarse del correcto manejo del situado asistiendo a todos los acuerdos y pactar como cuerpo colegiado junto al gobernador y oficiales de hacienda.⁷⁴

72 Sánchez Baena, «La necesidad y el empleo de galeras en el mar Caribe en la segunda mitad del siglo XVI»: 83.

73 Parece ser que, en este periodo, el mismo cabo suplicó un incremento para sí mismo. Carta de Pedro Vique, 1583. AGI, PATRONATO, 270, N.1, R.13.

74 La instrucción al último cabo recoge —a grandes rasgos— las directrices a sus antecesores: Instrucción a Francisco de Vanegas, cabo de las galeras de Cartagena.

Al igual que los cabos de las galeras de Cuba y Santo Domingo, la escuadra cartagenera se encontraba supeditada directamente al mando de la Carrera de Indias, los cuales solían conducir y encabezar los Galeones de Tierra Firme. Tal era la autoridad de estos capitanes generales, que incluso estaban por encima de los presidentes de Audiencia.⁷⁵ pero ni esta condición omitió los roces e insubordinaciones del primer cabo Pedro de Vique y Manrique,⁷⁶ quien no acató al pie de las letras las instrucciones del general Cristóbal de Eraso,⁷⁷ lo cual motivó todo un proceso legal en contra del cabo.⁷⁸ Estas impertinencias de Vique podrían rastrear-se desde su arribo al Caribe, cuando dirigió sus embarcaciones en solitario hacia Cartagena en busca de una presa, sobre la cual le correspondía parte del botín,⁷⁹ dejando atrás el grueso de la flota.

Sin embargo, esta no fue la única fuente de quejas o conflictos, sino que también se enfrentó contras las autoridades civiles y religiosas de Cartagena. Motivado por la captura de un esclavo, el obispo fray Montalvo lo excomulgó por irrespetar el asilo eclesiástico⁸⁰ —aunque los forzados no tenían derecho a inmunidad por refugio en lugar sagrado—. ⁸¹ De igual manera, resultó un vaticinio la opinión fray Dionisio de Sanctis sobre el problema de dos mandos militares simultáneos (cabo y gobernador como capitán general de la provincia), la cual fue compartida también por el cabildo, que solicitó supeditar las galeras bajo control directo

6 de agosto de 1608. AGI, SANTA_FE, 986, L.1, f. 86R-97V.

75 Bibiano Torres, *La marina en el gobierno y administración de Indias*, 67.

76 De origen catalán, su abolengo se rastreaba hasta la época de Jaime I el Conquistador, a quien sus antepasados habían servido. El mismo Pedro Vique había batallado en Perpiñán, Flandes, Italia, Orán, e incluso durante la revuelta mora de las Alpujarras, donde sirvió como capitán de infantería. María del Carmen Borrego Plá, *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, 288.

77 Instrucciones de Cristóbal de Eraso a Pedro Vique Manrique, 30 de octubre de 1578. AGI, PATRONATO, 270, N.1, R.8.

78 Expediente sobre la guarda y conservación de la escuadra de Tierra Firme, 1580. AGI; PATRONATO, 255, N.2, G.1, R.16.

79 Aunque se debía dar una parte del capitán general de la Carrera, el actuar en solitario le aseguraba un mayor porcentaje de la ganancia al implicar menos navíos, y por entre tripulantes en la acción.

80 Gabriel Martínez Reyes, *Cartas de los obispos de Cartagena de Indias*, 129.

81 Luis Rodríguez Ramos, «La pena de galeras en la España moderna», *Anuario de derecho penal y ciencias penales*, Tomo 31, fascículo 2 (1978): 268-269.

del gobernador.⁸² Además de esto, se presentaron grandes quejas sobre abusos que cometía Vique, como la esclavitud indígena. Según comunicó Fernández de Busto,⁸³ estos nativos habían sido capturados en Riohacha durante una de las operaciones de la escuadra para servir como remeros —lo cual estaba expresamente prohibido—, y luego los destinó a su plantación personal. Incluso antes del asalto de Drake ya se había requerido su presencia en Castilla, por lo que la pérdida de la ciudad solo culminó un debacle que era obvio.⁸⁴ A pesar de su sentencia de muerte, se le conmutó por destierro perpetuo sirviendo en la plaza de Orán.⁸⁵

Con la tercera generación de galeras, se nombró cabo a Sancho de Guitar y Arce, quien había ganado su experiencia militar en Gibraltar. Su mayor escándalo estuvo asociado a las quejas sobre los malos manejos en los recursos que administraba, siendo denunciado por el obispo Hervias, por vestir a sus hombres con paños revendidos, bajo deficiente alimentación y retrasando sus pagos, todo con el fin de beneficiar sus propios tratos.⁸⁶ Estas condiciones propiciaron el motín de 1591, en el cual se perdió una de las embarcaciones. Además, al igual que su antecesor, se vio envuelto en pleitos con el gobernador —a pesar de las órdenes de mantener buena relación en 1589 y 1590—,⁸⁷ en este caso

82 Carta del cabildo secular de Cartagena, 10 de junio de 1578. AGI, SANTA_FE,62, N.18.

83 Cartagena Fernández de Busto al Rey, 24 de septiembre de 1585. Transcrita en: Juan Friede, *FDNRG*, tomo VIII, doc. 1198.

84 Paul E. Hoffman, *The Spanish Crown and the defense of the Caribbean, 1535-1585*, 192-193.

85 María del Carmen Borrego Plá, *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, 289.

86 Gabriel Martínez Reyes, *Cartas de los obispos de Cartagena de Indias*, 164-165.

87 «... tengays por superior y cabeza a mi gobernador que es o fuere de la provincia de Cartagena y como a tal lo ovedezcays y acateys, y que para las facciones que se huvyoeren de hazer con esas galeras tomeys su orden y la executeys sin replica ni contradición, y que lo mismo hagays, en lo que el dicho gobernador proveyere en lo tocante a los lugares donde huvieredes de asistir plaças, costas que hubieredes de visitar y rrecorrer teniendo vos solamente el gobierno de las dichas dos galeras dentro de ellas y estando en todo lo demás subordinado al dicho gobernador...». Real cédula al cabo de las galeras de Tierra Firme, 15 de enero de 1589. Reiterada por el dr. Antonio González del Consejo de Indias, 9 de junio de 1590. AGI, SANTA_FE, 986, L.1.

sobre la administración de justicia, lo cual se verá al analizar la tropa.

Tales fueron los desórdenes, que cuando se nombró a Pedro de Acuña, maestre de campo y caballero de San Juan, como gobernador y capitán general, también se le confió el liderazgo de la armada.⁸⁸ Esta consideración, además de un reconocimiento a los 25 años de experiencia de Acuña en asuntos navales,⁸⁹ permitía dispensar los 360000 maravedíes (1324 pesos) que devengaban los cabos, pues ya tenía sueldo de gobernador. Como para dicho periodo solo servía una galera, este personaje se implicó de lleno en la adecuación militar, dirigiendo incluso la fabricación de la galera *Santa Catalina*, *in situ*.

Fue este el periodo cuando se decidió dismantelar las armadas guardacostas de galeras en el Caribe⁹⁰, quizá como efecto de las contracciones fiscales resultado de la bancarrota filipina en 1596. Aun así, con apoyo de las haciendas particulares de los vecinos la escuadra continuó. Durante esta coyuntura de reducción en los situados —que se tratará en el epílogo—, Acuña fue asignado a Filipinas, y como reemplazo se proveyó a Jerónimo de Zuazo Casasola, caballero de Santiago, quien se posesionó en mayo de 1601. Ante la presencia de una única galera construyó una segunda que estaba operativa para 1602, cuando apresó un navío inglés en la Guajira, e inició la construcción de una tercera.⁹¹ Sin embargo, de una real Cédula se deduce que hasta 1603 solo sirvió una galera, y fue en ese año cuando se aceptó mantener dos embarcaciones.⁹²

Tras Zuazo se separó nuevamente el cargo de cabo y gobernador, pues al aceptar como sucesor al gobernador interino Francisco Sarmiento de Soto Mayor, en 1606, se nombró a Jeró-

88 Real cédula a Pedro de Acuña, gobernador de Cartagena, 30 de noviembre de 1592. AGI, SANTA_FE, 986, L.1.

89 Era veterano de Lepanto, y había sido gobernador de Cádiz durante el fracasado asalto de Drake. Nicolás del Castillo Mathieu, *Los gobernadores de Cartagena de Indias (1504-1810)* (Bogotá: Academia Colombiana de Historia, 1998), 36-37.

90 Pierre Chaunu y Hugette Chaunu. *Seville et l'Atlantique*, Tomo VIII, 1040-1044.

91 Nicolás del Castillo Mathieu, *Los gobernadores de Cartagena de Indias (1504-1810)*, 41.

92 Real cédula al gobernador, cabo y oficiales de Cartagena, 27 de junio de 1608. SANTA_FE, 986, L.1, F.81R-82R

nimo de Portugal y Córdoba como jefe de la escuadra, aunque su ascenso a capitán general de la armada forzó a que el siguiente gobernador, Diego Fernández de Velasco ejerciera también como cabo, pero finalmente se proveyó un cabo de escuadra independiente en Francisco de Vanegas. Al optarse nuevamente la independencia de cargos, se reiteró la subordinación absoluta a los mandos de la Carrera de Indias batiendo sus estandartes en la mar, así como al gobernador y capitán general en el puerto, tal como los generales de las galeras de Italia obedecían al virrey, aunque se le preservaba el gobierno de la escuadra y la distribución de sus gastos.⁹³

Así, cada uno de estos personajes contó con la posibilidad de nombrar sus subalternos directos, entre los cuales se encontraban el auditor, patrón —o segundo al mando—, cabo de escuadra (cuando el mando lo ejercieron los gobernadores), consejeros letrados,⁹⁴ cómitre y sotacómitre, quienes aseguraban a la chusma y dirigían la boga. Esta fue una fuente de discordias, pues al nombrarse un nuevo cabo, este solía privilegiar a sus hombres, sin importar agravios a los anteriores oficiales.

Un ejemplo sería la pugna por el almacén de los bastimentos, pertrechos y vituallas comprado por el dr. Antonio González, presidente de la Audiencia que luego pasó al Consejo de Indias, y que se destinaba a proteger los materiales y servir de vivienda para Sancho de Guitar y Arce. Pero, al unirse los cargos, Acuña como gobernador ya tenía su residencia, y favoreció al cabo que actuaba como su teniente para hospedarse allí. Sin embargo, este era un manejo irregular, pues el líder de la escuadra debía dormir en las galeras siempre presto para el combate, por lo cual se debió restituir allí a Mateo Ramírez, quien ejercía como tenedor de bastimentos. A pesar de este antecedente, Zuazo instaló en la casa a Julio Evangelista, el capitán de la galera capitana *Santa Catalina*, por lo cual se ordenó en 1603 desalojarlo y ubicar al tenedor y

93 Instrucción a Francisco de Vanegas, cabo de las galeras de Cartagena, 16 de agosto de 1608. AGI, SANTA_FE, 986, L.1, F. 86R-97V.

94 Este solo se aprobó en 1608, realizando la salvedad que su remuneración debía ser moderada. Ver: Real cédula a Diego Fernández de Velasco, gobernador de Cartagena, 27 de junio de 1608. AGI, SANTA_FE, 986, L.1, F. 79R-79V.

veedor de bastimentos,⁹⁵ pero cuando se solicitó aderezar la edificación, el gobernador no quiso librar el monto del situado, sino que fuera asumido por quienes habitaban allí.⁹⁶ Con la llegada de Vanegas, se mandó permitirle morar allí, y solo dejar a los encargados de las provisiones de ser posible.⁹⁷

Así, fue común que los mandos de las galeras mantuvieran roces y enfrentamientos con algunos superiores jerárquicos, dignidades eclesiásticas, cargos de la administración mayor indiana e incluso al interior de la escuadra al actuar en contra de las cuotas de sus antecesores. Todos estos aspectos restaron cohesión a las armas hispánicas, reduciendo capacidad operativa y logística a las galeras.

Por último, ha de aclararse, que si bien los oficiales reales de hacienda, hacían parte de la escuadra, y eran remunerados como tal, eran los mismos titulares de la ciudad y gobernación de Cartagena, por lo cual no se ahondará en ellos, pues ya se explicaron los cargos y sus funciones al abordar el sistema fiscal. Aun así, se presentarán una serie de datos biográficos que permitan comprender la sucesión de titulares.

Durante el lapso de análisis, fueron pocos los titulares de oficios reales, pues eran propietarios, lo que implicaba que servían hasta su muerte si el Rey no disponía lo contrario (Cuadro VII). Se contabilizaron cinco contadores, los cuales a su vez actuaban como veedores, siendo el primer Juan Bautista Carrillo, quien fue apartado de su cargo a finales de 1586. A este lo reemplazó Pedro de Ibarra, oriundo de Bilbao. Con el gobernador Lodeña se aplicó una nueva forma de proveer (provisión, libranza y certificación), solo aceptándose gastos por gobernador y cabo en acuerdo —si alguno de los dos no cumplía, sería multado en 2000 pesos de plata ensayada aplicada a gastos de guerra y fortificación de la ciudad—. Este contador, murió en marzo de 1589, y resulta muy curioso que su albacea testamentario le cediera poder al mercader

95 Real cédula Jerónimo de Zuazo, gobernador de Cartagena, 10 de enero de 1603. AGI, SANTA_FE, 986, L.1, F. 71V-72R.

96 Real cédula Jerónimo de Zuazo, gobernador de Cartagena, 22 de marzo de 1604. AGI, SANTA_FE, 986, L.1, F. 72R-72V.

97 Real cédula a Diego Fernández de Velasco, gobernador de Cartagena, 27 de junio de 1608. AGI, SANTA_FE, 986, L.1, F. 79V-80R.

Pedro Díez, para reclamar su sueldo, por lo cual se deduce que era su deudor. Esta relación también podría tener relación con el ascenso del mercader como asentista principal y mayoritario.

Cargo	Periodo		Nombre
	Inicio	Final	
Alguacil real	1586.12.19	00.00.00	Alonso de Pareja
Contador y veedor	00.00.00	1586.12.19	Carrillo, Juan Bautista
Contador y veedor	1586.12.19	1589.03.00	Ibarra, Pedro de
Contador y veedor	1589.04.04	1590.07.11	San Miguel, Alonso de
Contador y veedor	1590.07.11	1602.00.00	Monrreal, Ramón de
Contador y veedor	1602.06.07	00.00.00	Azurza, Juan de
Escribano real y de las galeras	00.00.00	00.00.00	Pedroza Alvarado, Juan de
Escribano real y de galeras	1586.12.19	00.00.00	López de Morales, Francisco
Tesorero	1595.00.00	00.00.00	Iturrieta, Juan de
Tesorero, pagador, proveedor de y tenedor de bastimentos	1584.00.00	00.00.00	Guzmán, Luis de
Proveedor de las galeras y tenedor de bastimentos	1596.09.11	00.00.00	Ramírez, Mateo

Cuadro VII. Oficiales reales de la escuadra.⁹⁸

En el ínterin de la muerte de Ibarra, sirvió el capitán Alonso de San Miguel, quien había hecho frente a Drake en 1586, y adquirió tierra en Turbaco durante los repartos efectuados en 1590.⁹⁹ Además, fue proveedor de maíz y madera para la escuadra. En julio de 1590 —fecha en que se fenecen las cuentas acumuladas

⁹⁸ Elaboración propia basada en: AGI, CONTADURÍA, 551 y 1483.

⁹⁹ María del Carmen Borrego Plá, *Cartagena de Indias en el siglo xvi*, 91 y 314.

desde 1587 por el contador Pedro de Ibarra y tesorero Luis de Guzmán— arribó a Cartagena Ramón de Monrreal, el cual en 1596 fue ubicado en el almacén de bastimentos¹⁰⁰ y sirvió hasta 1602, cuando falleció, siendo reemplazado por Juan de Azurza.

Respecto a los tesoreros, es importante resaltar que también ejercían la función de pagador y tenedor de bastimentos, pero solo Luis de Guzmán ostentó estos cargos, pues desde 1586 se habían realizado consultas sobre la pertinencia de esta unión, mandándose que se recordara cuando se proveyeran nuevos oficiales para la escuadra.¹⁰¹ Con el nombramiento de su sucesor, Juan de Iturrieta, se optó por separarlos, dando paso a la provisión de Mateo Ramírez, tras el pago de 4000 ducados (5515 pesos) en dos fianzas para poder actuar como tenedor y proveedor de bastimentos. Esta división de tareas tenía como objetivo dar una ejecución más dinámica y efectiva al aprovisionamiento de la escuadra, y fue la respuesta al descontento que había motivado el motín de inicios de la década de 1590, así como grandes desembolsos, como se abordará más adelante. Además, supuso una gran discordia, en tanto Ramírez no obtuvo llave del almacén, ni hospedaje, lo cual generó discordias, pues al contador Monreal, sí se le otorgó llave y se le permitió habitar allí.¹⁰² Para 1598 el rey intervino, al ordenar no alejarse de lo mandado previamente, y que el contador diera su fianza de 1125000 maravedís (3000 ducados o 4316 pesos). Si no los daba, el gobernador debía proveer justicia.¹⁰³

Más adelante, pretendiendo evitar más roces y obtener los bastimentos a mejores precios, se mandó al proveedor y tenedor siempre pactar con el gobernador y contador-veedor qué cantidad y a quiénes comprar. Todo esto debería ir consignado en su

100 Real cédula a Pedro de Acuña, gobernador de Cartagena, 12 de febrero de 1596. AGI, SANTA_FE, 986, L.1, f. 54V-55R.

101 Consulta del Consejo de Indias, 1586. AGI, SANTA_FE, 1, N.61.

102 Los almacenes debían tener dos cerraduras con diferentes llaves. Una la tendría el tenedor-proveedor y otra el contador-veedor. Así, lo que saliera del poder del tenedor debía ser con intervención del veedor, y por medio de libranzas del gobernador so pena de no tenerse en cuenta en el fenecimiento de las cuentas.

103 Real cédula al gobernador de Cartagena, 9 de noviembre de 1598. AGI, SANTA_FE, 986, L.1, F. 54V-55R.

libro de acuerdos. Las cartas de pago debían especificar los precios de lo que se comprara, y debían ir firmadas también por el contador-veedor, quien presenciara el proceso. Correspondería entonces al gobernador despachar las libranzas para que el tesorero efectuara la paga. También llevaría un libro cuenta de los elementos que se le entregasen (bastimentos, pertrechos, municiones, etc.), las cuales podrían pedir gobernador y veedor. Por último, debía asegurarse del buen almacenamiento, y entrega a los patronos de los bastimentos justos.¹⁰⁴ Finalmente, se optó por separar los cargos de tenedor y proveedor, e imitando la usanza italiana, el patrón de la capitana sería el tenedor de bastimentos. Por ello, en 1608 se impulsó una consulta para conocer el parecer del gobernador Fernández de Velasco, y averiguar si estos daban fianzas para ejercer.¹⁰⁵

Ahora bien, estos no fueron los últimos roces que restaron operatividad a la escuadra. Los abundantes remeros —forzados, esclavos y buenas boyas— también fueron una fuente constante tensiones.¹⁰⁶ Esto se debe a que paralelo al incremento del número de embarcaciones, las dimensiones de las galeras también aumentaron, lo que demandó un mayor número de galeotes que accionaran sus remos. Innovaciones técnicas y tecnológicas como la aparición del mecanismo de *alla scaloccio*,¹⁰⁷ permitió el uso sistemático de individuos sin formación como bogas profesionales¹⁰⁸

104 Instrucción a Mateo Ramírez, proveedor y tenedor de bastimentos, 26 de noviembre de 1602. AGI, SANTA_FE, 986, L.1, F. 70R-71R.

105 Real cédula a Diego Fernández de Velasco, gobernador de Cartagena. 27 de junio de 1608. AGI, SANTA_FE, 986, L.1, F. 80R-81R.

106 Este segmento del apartado condensa las reflexiones contenidas en: Sebastián Amaya Palacios, «La pena de galeras en Castilla y su trasvase a las Indias durante el siglo XVI», Alfredo Martínez González (Ed.), *Estudios Jurídicos e Históricos sobre navegación en la Edad Moderna: visiones cruzadas* (Granada: Universidad de Sevilla - Ed. Comares, 2021), 1-20; «Servir a remo: la pena de galeras y el castigo utilitario en Tierra Firme (1578-1635)», Mabel López (Ed.), *De la cárcel colonial al Patíbulo Nacional. Historia y transformaciones del presidio en la Nueva Granada y Colombia, siglos XVII a XIX*. Actualmente en evaluación.

107 Sistema en el cual único remo de gran peso era accionado por varios individuos escalonados. Reemplazó el sistema *alla sensile* o a tercerol, en el que se usaban tres remos por banca, cada una dispuesta en pendiente o diagonal a mediados del siglo XVI. Angus Konstam, «Renaissance war galley, 1470-1590», *Osprey New Vanguard*, n.º 62 (2002): 5-9.

108 Olesa Muñido, *La galera en la navegación y combate*, Tomo I, 37

(Imagen IX). Sin embargo, esta era un profesión desprestigiada, por lo que eran escasos los voluntarios o buenas boyas.¹⁰⁹ Por ello, los Estados europeos bascularon al uso utilitarista del derecho penal¹¹⁰ para proveerse de forzados, como remeros de bajo costo para asegurar el sustento estratégico de las armadas regias.¹¹¹

En Castilla, este tipo de reclutamiento fue tardío,¹¹² cuando se decretó la conmutación de la pena de muerte y mutilaciones¹¹³ por el servicio en galeras mediante real cédula de los Reyes Católicos de 14 de noviembre de 1502.¹¹⁴ Pero fueron los Austrias quienes la consolidaron como correctivo sistemático. Este proceso tuvo sus fases, iniciando como tal en 1530,¹¹⁵ pero llegando a su clímax con Felipe II, quien requería tripular las numerosas ga-

109 Un interesante estudio comparativo de los casos español y veneciano puede consultarse en: Guido Candini, «Galee forzate o di libertà: una comparazione tra la marina veneziana e quella spagnola all'indomani della contesa dell'interdetto (1607)», en Enrique García Hernán y Davide Maffi (Eds.), *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica*, 947-964.

110 Al tiempo que se reforzaba la figura del monarca, quien castigaba a los infractores, y a la vez moderaba las penas o condenas tradicionales, que se concentraban en la intimidación y punición. Ver: Francisco Tomás y Valiente, *El derecho penal en la Monarquía Absoluta (SS. XVI-XVIII)* (Madrid: Tecnos, 1969), 353-396; José Luis De las Heras Santos, «El sistema carcelario de los Austrias en la Corona de Castilla», *Studia histórica. Historia moderna*, Vol. 6 (1988): 523-524.

111 José Luis De las Heras Santos, «Los galeotes de los Austrias: la penalidad al servicio de la armada», *Historia Social*, n.º 6 (1990): 127-140.

112 Durante el siglo XV se requería un acuerdo voluntario acreditado por carta pública, según lo dispuesto por las cortes de Teruel en 1428. Ver: Luis Rodríguez Ramos, «La pena de galeras en la España moderna»: 268-269.

113 Esta decisión incluía las penas de azotes y pérdidas de pies, manos y orejas. Carta de la ciudad de Sevilla a Fernando el Católico, abril de 1501. AGS, CCA, DIV, 42,16.

114 Esta pena también se incluyó entre los castigos inquisitoriales. Gregorio Lalsala Navarro, *Galeotes y presidiarios de la marina de guerra en España* (Madrid: Ed. Naval, 1961), 90-91.

115 Estas medidas fueron ordenadas a partir de las pragmáticas de 21 de enero de 1528 en Burgos, y de 31 de enero de 1530 en Madrid, cuando se mandó el servicio forzoso a remar sin remuneración, incluso a perpetuidad en caso de reincidencia, aunque en teoría el lapso máximo serían 10 años —costumbre que no fue abolida hasta 1653—. Entre 1549 y 1552, se habilitó este castigo para bigamos, rufianes, delitos contra el patrimonio (hurtos, robos y receptación), orden público (atentados, rebeliones, resistencia armada). Ver: Manuel Martínez Martínez, «Los forzados de la escuadra de galeras del Mediterráneo en el siglo XVII. El caso de los gitanos», *Revista de Historia Naval* N.º 117 (2012): 88-91.

leras que mandó construir,¹¹⁶ destinando individuos a partir de los 17 años.¹¹⁷ Incluso, desde las Indias —antes de la creación de las escuadras caribeñas— se concentraban condenados en Tierra Firme, donde eran recogidos por la flota que los llevaba a la península, donde cumplían sus penas.¹¹⁸ Pero tras movilización de guardacostas en el Nuevo Mundo, se destinaron los condenados americanos a sus tripulaciones.

Para ello, se generaron una serie de tramos financiado por las penas de cámara locales, y que coincidían con las jurisdicciones de las audiencias involucradas —Charcas, Perú, Quito y Panamá—,¹¹⁹ a partir de las cuales se remitían los forzados hasta el istmo, de donde pasaban a Cartagena a cuenta del situado de las galeras.¹²⁰ De igual manera se remitían del Nuevo Reino de Granada y jurisdicciones interiores. Como ruta atípica, también se destinaron los forzados que servían en las escuadras de

116 La solución fue generalizar el envío a galeras, reemplazando la pena capital en los tribunales civiles y eclesiásticos en 1564, y reiterar e incluir en 1566 como crímenes conmutables delitos contra la religión (herejía, blasfemia, bigamia, juramento en vano, etc.), contra la justicia (falso testimonio), orden público (atentados a la autoridad, tenencia de armas) juegos ilícitos (fabricación y uso de dados), etc. Esta tendencia a incluir cada vez más delitos como causales de la pena de galeras continuó durante el siglo xvii. Felipe III incluyó incluso la tenencia de armas en general como motivo suficiente en junio de 1618. Esta práctica incluso pervivió durante el gobierno de Felipe IV, e incluso al periodo borbónico, especialmente bajo las reformas en función de estimular las capacidades militares por parte de Felipe V, y Carlos III. Ver: José Cervera Pery, «La pena de galera, un correctivo determinante», *Revista de Historia Naval* n.º 110 (2010): 97-104.

117 Carlos V condenó desde los 20 años de edad, y se llegó a un mínimo de 15 años durante el periodo borbónico. Al parecer estas determinaciones no se cumplieron a cabalidad, por lo que pudo suceder que se enrolaran individuos más jóvenes. José Luis de las Heras Santos, «Los galeotes de la monarquía hispánica durante el Antiguo Régimen», *Studia histórica. Historia moderna* n.º 22 (2000): 293.

118 Luis Rodríguez Ramos, «La pena de galeras en la España moderna», 267.

119 Desde Charcas, y a costa de su propia caja se remitían sus condenados al Callao y Ciudad de los Reyes; y de allí por cuenta de sus penas de cámara se enviarían embarcados en la Armada del Mar del Sur, la cual escoltaba las remesas hasta Panamá y recogía a los condenados quiteños. Este envío no debió ser fluido. Sebastián Amaya Palacios, «La pena de galeras en Castilla y su trasvase a las Indias durante el siglo xvi».

120 Sobre esto no se especificó si serían desembolsos realizados directamente por la caja cartagenera o panameña, pues entre ambas libraban los 15 cuentos de mavedís (20 000 ducados) asignados para la financiación de la escuadra.

Cuba¹²¹ y Santo Domingo,¹²² luego de mandarse el desguace de sus embarcaciones.¹²³

Una vez arribaban al puerto de servicio pasaban una verificación médica y eran ingresados en el libro de registro. Como dotación se le otorgaban un par de camisas y calzones de lienzo, una almilla colorada, un capote de jerga y una mochila que debía lavarse semanalmente. En las contabilidades se ha identificado la compra de lienzo de Brin, para la vestimenta de la chusma. Luego, en función de sus capacidades físicas, pretendiendo nivelar los remeros por banca y banda, se distribuían dejando a los más fuertes al interior de la embarcación, pues era la posición más demandante. En la Imagen IX puede apreciarse la distribución de las bancas y en el extremo inferior izquierdo, el sistema a cuarterol, en el cual cuatro remeros accionaban un enorme remo de gran peso al cual se le añadía un contrapeso de plomo que facilitaba la tarea de las bogas. En las galeras hispanas se solía implementar a tercerol o *terzaurolo*, es decir, tres remeros. Así, quienes mayor esfuerzo realizaban eran aquellos ubicados en la posición de «pianero», es decir sentados al interior, seguidos por el «postizo» y «tersicio», quienes debían imprimir menos energía, al tiempo que se distribuían a lo largo de las galeras (bogavante, cuarterol o espaldar, proeles o alieres). Allí quedaban sujetos entre sí bajo cadenas y grilletes, y mediante una calceta unida a un ramal enclavado en la misma galera, por lo que, los remeros solían ir al traste junto a ella cuando naufragaba.

Además de incómoda, esta disposición también era bastante insalubre. Por regla general, solo eran liberados para defecar a través de unas escotillas de modo que el excremento cayera al

121 Real Cédula a Juan de Maldonado Barrio Nuevo, gobernador de Cuba, 27 de agosto de 1597. AGI, SANTA_FE, 986,L.1, F. 49R.

122 Real cédula a la Audiencia de Santo Domingo, 27 de agosto de 1597. AGI, SANTA_FE, 986, L.1, F. 48V-49R.

123 Esta ruta fue indirecta, pues la orden llegó a las Antillas cuando los esclavos y forzados, se habían cedido a Juan Gutiérrez de Garibay, general de la Carrera de Indias, quien los llevó a Sevilla, junto a 3 o 4 forzados más que se enviaron desde Nueva España. Por ello Antonio de Ordaz en representación del cabo y oficiales cartageneros solicitó que no se enviaran a las galeras de España, sino que fueran regresados a las Indias, lo cual se tuvo a bien. Real cédula a la Casa de la Contratación de Sevilla, 18 de marzo de 1598. AGI, SANTA_FE ,986, L.1, F. 50V-51R.

agua sin ensuciar la embarcación, lo que según observadores de la época era de difícil ejecución, impregnando las galeras de un hedor permanente mezclado con alquitrán, sudor y sebo, el cual se exacerbaba con el calor del día y alertaba a los enemigos de la presencia de las galeras a leguas de distancia.¹²⁴

Dichas condiciones facilitaron que las enfermedades se difundieran rápidamente entre compañeros de banca, los cuales dormían allí mismo recostados sobre los espacios bajo su banca y la siguiente, llamados remiches.¹²⁵ Allí estaban siempre expuestos a la intemperie, y mínimamente protegidos por tendales y angeos. Resultado de estas condiciones de hacinamiento, era común que gran parte de la chusma se enfermara de varios tipos de enfermedades como el escorbuto, tuberculosis beriberi, la pelagra, infecciones y el «pasma».¹²⁶ Para su tratamiento, en un primer momento se confió en las intervenciones de un barbero que actuaba también como cirujano, pero a partir de instrucciones de Felipe II se tomó la costumbre de incluir un médico para la escuadra.¹²⁷ En el caso del personal que devengó sueldo en las galeras cartageneras, consta que en efecto estaban presentes un boticario y médico.¹²⁸ Además, el barbero para mantener la salubridad general debía el rapar cada 15 días a los forzados y esclavos, previniendo los piojos, y facilitando su reconocimiento en caso de fuga.

Además de esto, era común que fueran retenidos a pesar de cumplir lo condena debido a la escasez de remeros voluntarios, por lo que pasaban a ser «buenas boyas» y eran remunerados modestamente. Entre 1586 y 1608, a partir de los registros de liberación incluidos en el libro de registro,¹²⁹ y los pagos librados, se lograron identificar 124 remeros. 64 eran forzados, y los 60 restantes seguían haciendo parte de la tripulación a pesar de

124 José Manuel Marchena Giménez, «La vida y los hombres de las galeras de España (siglos XVI-XVII)». Tesis doctoral en historia, dirigida por Magdalena de Pazzis Pi Corrales (Universidad Complutense de Madrid, 2010), 345.

125 Luis Rodríguez Ramos, «La pena de galeras en la España Moderna»: 266.

126 Luis Rodríguez Ramos, «La pena de galeras en la España Moderna»: 267.

127 José María Martínez Hidalgo-Terán, «La marina rémica de los Austrias», 100.

128 AGI, CONTADURÍA, 551.

129 AGI, SANTA_FE, 986, L.1

haber cumplido sus penas. En promedio, solían servir otros dos años mientras su proceso legal llegaba a la península, y regresaba con órdenes de liberación inmediata. Por ello, los tiempos reales de servicio en galeras era indeterminados, tanto en la península,¹³⁰ como en las Indias.

Lamentablemente, no se logró caracterizar los bogas cartagenos —como lo hizo Heras de los Santos para las castellanas—,¹³¹ debido al elevado subregistro asociado a la laxitud con se diligenciaban estos documentos. Así, la información recopilada es fragmentaria, resultando en datos inconexos que no permiten esbozar o proponer generalizaciones, tales como: 10 casos con especificidad del lugar de origen, que serían Badajoz, Écija, Galicia, Meco (Alcalá de Henares), San Lorenzo de la Parrilla (Cuenca), Utrera, Valladolid. También se halló un indígena de Santa Fé de Bogota, a pesar de que estos no debían servir como remeros en virtud de las estipulaciones de la legislación indiana,¹³² y un francés. En este caso particular se nota una predominancia de peninsulares, a los cuales no se les permitía permanecer en Indias tras purgar su condena,¹³³ pero en los registros de pago se ha notado que algunos luego de buenas boyas se integraron como soldados o marineros. En cuanto a los lugares de residencia, se hallaron referencias a Córdoba y Ocaña. Respecto a los tiempos de condena solo se especificaron 15 condenas, las cuales oscilaron entre 3 y 10 años, siendo la media aritmética 7 años. Además, solo se mencionaron cuatro causas: dos asesinatos, una vergüenza pública, y «cierta cuestión con unos soldados». Por último, ha de men-

130 Juan Antonio Alejandre, «La función penitenciaria de las galeras», *Historia* 16 n.º 8 (1978): 47-54.

131 Las tripulaciones castellanas estaban compuestas por: 73% forzados, 20% esclavos y 7% buenas bogas. José Luis de las Heras Santos, *La justicia penal de los Austrias en la Corona de Castilla* (Salamanca: Universidad de Salamanca, 1991), 311-312.

132 Este era un indígena llamado Juan Hechicero, quien había sido condenado a 4 años en galeras por asesinato. Tal pena es curiosa pues se había estipulado que los indígenas no debería ser bogas.

Sobre esta prohibición se conservan las órdenes de Carlos V en 3 de junio de 1555, el cual pasó como tomo III, libro VII, título XVIII, ley X, y que luego fue confirmado por Felipe II y III. Ver: *Galeotes y presidiarios de la marina de guerra en España*, 90.

133 Rodríguez Ramos, Luis, «La pena de galeras en la España Moderna», 267.

cionarse que poco se explicitaron las jurisdicciones de donde se habían condenado y remitido los forzados, teniendo certeza únicamente de: Murcia y Badajoz en la Península, y Cuzco y Nuevo Reino de Granada para las Indias.

Recapitulando, los forzados eran condenados a remar en condiciones precarias, sin sueldo, con una deficiente alimentación por extensos periodos —se verá en el próximo apartado en detalle—, y con altas probabilidades de morir en los operativos militares en los cuales solían participar.¹³⁴ Tal situación incentivó formas de resistencia y oposición extremas como los motines, aunque una medida desesperada. En la escuadra de Cartagena se registraron insurrecciones en 1586 y 1591. Pero, en caso de fracasar, solían mutilarse las narices y orejas, llegando en algunos casos a practicar el desmembramiento, atando cada extremidad a una galera.

Para evitar estas insurrecciones, se confiaba el disciplinamiento de la chusma correspondía al cómitre, sotacómitre y en ocasiones el alguacil, mediante latigazos en sus espaldas desnudas y frotadas con sal y vinagre, u otros castigos como colgar a los forzados de las muñecas o la horca, utilizando para ello la entena de la embarcación.¹³⁵ Es por ello que muchos forzados optaban por huir, por lo cual se multaba a quien se considerara responsable —por acción u omisión— con 100 ducados (137 pesos), los cuales se destinaban a la compra de un esclavo que reemplazara al remero que escapaba. Debido a las facilidades del mercado, en Tierra Firme se adquirían africanos que quedaban sometidos a la misma pena afflictiva y segregadora que los forzados.¹³⁶ Normalmente provenían de las castas arará (Dahomey), mina (Sao Jorge da Mina) y popo (Togo-Dahomey), que eran las de mayor arribo a la ciudad para el periodo.¹³⁷

134 Gregorio Marañón, «La vida en las galeras en época de Felipe II», *Ars Medica. Revista de humanidades*, n.º 4, (2005): 217-237.

135 José Luis de las Heras Santos, «Los galeotes de la monarquía hispánica durante el Antiguo Régimen»: 296.

136 Michel Bourdet Pleville, *Galeotes, forzados y penados* (Madrid: Luis de Caralt, 1963), 276.

137 Aquiles Escalante, *El negro en Colombia* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1964), 90.

Es probable que como criterio de selección influyera las características asignadas en la época a estos grupos, pues se consideraba que los arará y popo tenían mayor educación y finura, por lo que solían reservarse a servicios domésticos, mientras que los mina eran implementados para tareas rurales debido a su «tosquedad».¹³⁸ En este orden de ideas sería válido considerar cierta predilección por esclavos minas para ejercer como remeros en las galeras, pero las fuentes de época consultadas han resultado escuetas al respecto. No obstante, la presencia de estos africanos se sumó la huida de otros esclavos, y finalmente al cimarronaje que ya era común en Tierra Firme, llegando a su punto más álgido con a principios del siglo xvii con la huida del galeote Domingo Biohó, quien fundó el palenque de Matuna, origen del de San Basilio¹³⁹. Durante esta primera década del siglo, debieron destinarse grandes desembolsos para controlar la situación, y evitar que los núcleos cimarrones del istmo, Cartagena y Antioquia entraran en contacto.¹⁴⁰

Aun así, algunos remeros se mostraban dóciles y obedientes, recibiendo mejores tratos e incluso labores menos arduas, como integrar chirimías que acompañaban la boga mediante trompetas y tambores.¹⁴¹ Incluso si se lograban ganar la confianza del alguacil de la galera, podrían ser desencadenados y participar en las aguadas y actividades en el monte como aserrar y talar madera. Otros podían servir como ayudantes de cámara de los oficiales, y obtenían mejoras en la vestimenta, al usar un traje negro con ribetes encarnados.¹⁴²

Por último, respecto a las generaciones de remeros esclavos que sirvieron en la escuadra se han podido identificar al menos 4 grandes grupos. El primero operó entre 1578 y 1586 (en la primera y segunda generación de la escuadra), pero muchos lo-

138 Incluso cumplían acciones militares en defensa de sus palenques cuando se acimarronaban. María del Carmen Borrego Plá, *Palenques de negros en Cartagena de Indias a fines del siglo xvii* (Sevilla: EEHA, 1973), 23-27.

139 Nicolás del Castillo Mathieu, *Los gobernadores de Cartagena de Indias (1504-1810)*, 41.

140 Sebastián Amaya Palacios, «Adecuación militar de Tierra Firme»: 212.

141 José María Martínez Hidalgo-Terán, «La marina rémica de los Austrias», 101.

142 José Cervera Pery, «La pena de galera, un correctivo determinante»: 101-102.

graron huir tras el levantamiento que protagonizaron durante el asalto de Francis Drake a la ciudad, en el cual se perdieron ambas embarcaciones.¹⁴³ A pesar de los esfuerzos sostenidos durante dos meses recapturando a los forzados y esclavos huidos, no fue posible identificar y someterlos a todos.¹⁴⁴

Con las nuevas galeras se adquirió un nuevo grupo de esclavos que sirvió 11 años, tras los cuales ya no se encontraban en capacidad de seguir bogando. Conscientes de ello, las autoridades de la escuadra notificaron que eran «viejos e inútiles», y de mayor costo curarlos que su valor comercial. Por ello se propuso y pidió licencia para venderlos y comprar otros más jóvenes, resaltando que debía seguirse la costumbre de sacarlos a almoneda pública, pero que el comprador no los pudiera enajenar ni sacar de la ciudad ni comarca. Es decir, que no se transportaran por fuera de Cartagena y su provincia.¹⁴⁵ Una vez ejecutada la compra, se reemplazaron algunos de los esclavos que habían sido subastados, y se recuperó el número total al disponer de los esclavos que servían hasta dicho momento en la escuadra cubana, la cual fue desguazada.¹⁴⁶ Así, para 1598 se habría configurado una tercera generación de esclavos de propiedad regia.

Bajo estas precarias situaciones, estos esclavos de propiedad regia implementados como remeros en la escuadra de galeras de Tierra Firme sirvieron una década, siendo obligados a participar en las tareas de fortificación de la ciudad como canteros, acarreadores, y también talando y aserrando madera. Finalizando ese ciclo, se proyectó replicar su venta y adquirir nuevos individuos,¹⁴⁷ pero en vista de las treguas pactadas en Europa, la Corona de Castilla consideró como un gasto prescindible el mantener una

143 María del Carmen Borrego Plá, *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, 91-96.

144 Se comisionó en acuerdo del gobernador y oficiales reales en 17 de octubre de 1586 a Pedro Pablos para prender y reintegrar a la chusma que había escapado. Para 2 marzo del 1587 se le otorgó como remuneración a sus servicios libranza y remidió mediante carta de pago. Ver: AGI, CONTADURÍA, 551.

145 Real cédula al gobernador y oficiales de Hacienda de Cartagena. 26 de octubre de 1597. SANTA_FE, 986, L.1.

146 Pierre Chaunu y Hugette Chaunu, «Les galères de Carthagène des Indes», en *Seville et l'Atlantique*, t. VIII, anexo II (París: SEVPEN, 1955-1960).

147 Real cédula a Francisco de Vanegas, cabo de las galeras, 19 de julio de 1608. SANTA_FE, 986, L.1.

armada permanente en Tierra Firme, y ordenó la desarticulación de las galeras. Tristemente, el libro de registro no contiene más datos sobre el destino que aguardó a esta cuarta y última generación de esclavos remeros al servicio de Felipe III.

BASTIMENTOS Y PROVEEDORES

Un reto logístico asociado a la numerosa tripulación de la escuadra fue proveer las raciones para todos. Como ya fue contextualizado, la disminución demográfica indígena, y supresión de la encomienda de prestación de servicios personales, supuso dificultades para el abastecimiento mismo de la ciudad, que pasó a concentrarse sobre la tributación en productos de la tierra, por lo que a la par que crecía la población, la carestía se hacía evidente.¹⁴⁸ Así, el arribo periódico de los Galeones, y posterior despliegue permanente de la escuadra de galeras, sumó una demanda adicional, pues era imperativo proveerlas de bastimentos. En este apartado se realizará una aproximación a los productos destinados para ello, la composición de las raciones indianas y una rápida caracterización de sus precios, sus proveedores y beneficios fiscales y monetarios.

Las armadas castellanas oceánicas solían tener una dieta estipulada,¹⁴⁹ pero no se reflejaba estrictamente en las armadas mediterráneas. La alimentación de los galeotes era tan deficiente, que padecían comúnmente trastornos digestivos.¹⁵⁰ Una vívida

148 María del Carmen Borrego Plá, *Cartagena de Indias. La andadura de una vida bajo la colonia* (Bogotá: Áncora, 2010), 26 y 33.

149 Sobre la Carrera de Indias contamos con la aproximación de Earl J. Hamilton, «Paga y alimentación en las flotas de Indias (1503-1660), *El florecimiento del capitalismo* (Madrid: Alianza, 1984), 103-122. Para el periodo borbónico disponemos del estudio de Germán Luis Andrade Muñoz, *Un mar de intereses. La producción de pertrechos navales en Nueva España, siglo XVIII* (México: Instituto Mora, 2006), 132-150 y 176-180.

150 José Luis de las Heras Santos, «Los galeotes de los Austrias: la penalidad al servicio de la armada», *Historia Social* n.º 6 (1990): 132-133.

descripción de la alimentación en galeras la ofreció fray Antonio de Guevara al afirmar:¹⁵¹

Es privilegio de galera, que todos los que allí entraren han de comer el pan ordinario de bizcocho. Con condición que sea tapizado de telarañas, y que sea negro, gusaniento, duro, ratonado, poco y mal remojado [...] que nadie al tiempo de comer pida agua que sea clara, delgada, fría, sana y sabrosa. Sino que se contente, y aunque no quiera, con beberla turbia, gruesa, cenagosa, caliente, desabrida. Verdad es, que a los muy regalados les da licencia el capitán para que al tiempo de beberla con una mano tapen las narices, y con la otra lleven el vaso a la boca.

A grandes rasgos, el menú se componía bizcocho y habas condimentadas en un caldero con aceite, arroz y garbanzos. Solo se modificaba en ocasiones de guerra, cuando se les daban raciones completas de bizcocho —o yuca y maíz a la chusma—, y se acompañaba de frutos secos, como almendras o pasas, aceite dulce, o de manatí producido en Mompo y Tamalameque,¹⁵² vinagre y vino.¹⁵³

El consumo de proteínas animales como el pescado salado, carne de cerdo o vaca era privativa de la tripulación y militares, disponiéndose para los remeros solo en caso de enfermedad. Es probable que esta práctica alimenticia fuera común, debido a la insalubridad —tanto al interior de las embarcaciones como en el puerto de Nombre de Dios—, por lo cual además de las medicinas asignadas,¹⁵⁴ y la zarzaparrilla que se compró por separado, se identificó la compra secuencial de animales vivos los cuales

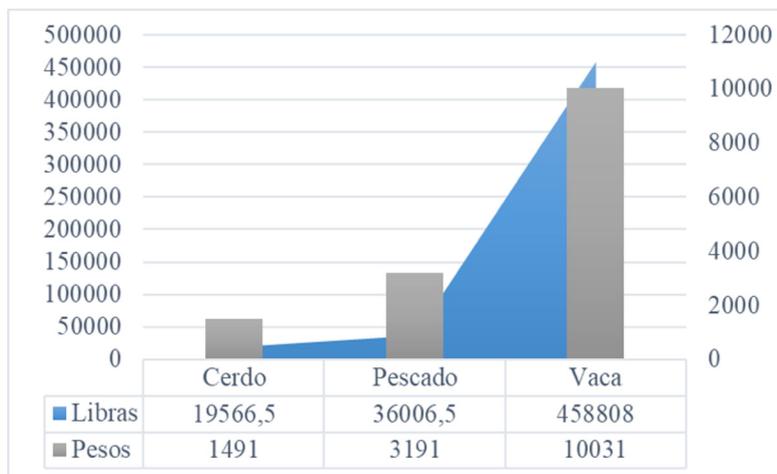
151 José Luis de las Heras Santos, «Los galeotes de la monarquía hispánica durante el Antiguo Régimen», *Studia histórica. Historia moderna* n.º 22 (2000): 294-296.

152 Descripción de la provincia de Santa Marta hecha por el alcalde de Tamalameque, 7 de febrero de 1579. Ver: Juan Friede, *FDNRG*, tomo VII, doc. 1120.

153 AGI, CONTADURÍA, 551.

154 En enero 1588 se acordó subastar las medicinas para ingresar algún capital a la caja y afrontar las deudas acumuladas. A partir de ese momento debieron adquirirse en función de lo requerido, en lugar de disponer de una suerte de «botiquín». Un año después se aceptó la puja tardía del mercader Juan Bautista de Segovia, quien superó al doctor Alonso de Villareal. Sin embargo, debió anularse por perjudicar a Diego Ordóñez de Tabuada. Finalmente salió a almoneda, donde

eran preparados por la misma tripulación. Entre ellos, se cuantificaron 131 cerdos por 929 pesos, 605 gallinas y 43 vacas, por 749 y 354 pesos respectivamente. Sin embargo, al sistematizar la adquisición de tasajos, la tendencia identificada fue opuesta:



Gráfica XXIX. Gasto en productos cárnicos (1587-1590).¹⁵⁵

Resulta claro que la compra de carne de cerdo fue muy reducida con relación a la vacuna, lo cual podría explicarse a partir de la ingente compra de especímenes vivos. Aun así, esta situación podría tener relación con los precios, pues los cerdos vivos eran adquiridos a eso de 10 pesos, mientras que las vacas a 7,5 pesos, lo cual no marcaba una gran diferencia, pero en la compra de los tasajos por arrobas sí se perfiló una enorme brecha: las arrobas de cerdo se comercializaron entre 1,5 a 3,75 pesos cada una, mientras que la de vaca solía venderse a peso, es decir 8 reales. En ese sentido, se supondría que la distribución de compras debió influir en el mayor provecho posible sobre el presupuesto disponible, sin

fueron adquiridas por el boticario Andrés González. Por ello, las medicinas fueron compradas luego de 1588 al contado. AGI, CONTADURÍA, 551.

¹⁵⁵ Elaboración propia basada en AGI, CONTADURÍA, 551.

embargo, al analizar el arancel para la carnicería de Cartagena en 1588, se establece que la arroba de vaca serían 4 reales, y la de cerdo 16, es decir, 0,5 y 2 pesos respectivamente.¹⁵⁶ Igual situación se identificó al comparar los precios de mercado, con los de las contabilidades declaradas por los oficiales reales respecto a las gallinas vivas, vendidas a 5 reales, pero adquiridas para las galeras a razón de 10 reales.¹⁵⁷ Estos hallazgos perfilan una especulación en los costos de abastecimiento, los cuales debieron ser ignorados por el cabo, gobernador y oficiales, quienes decidían los asentistas como cuerpo colegiado. En ese sentido, tales manejos indicarían un beneficio intencional ofrecido a ciertos mercaderes, máxime cuando los precios con que fueron comparados los saldos de compra, eran ofrecidos por Pedro de Coronado, quien también fue asentista de la escuadra.

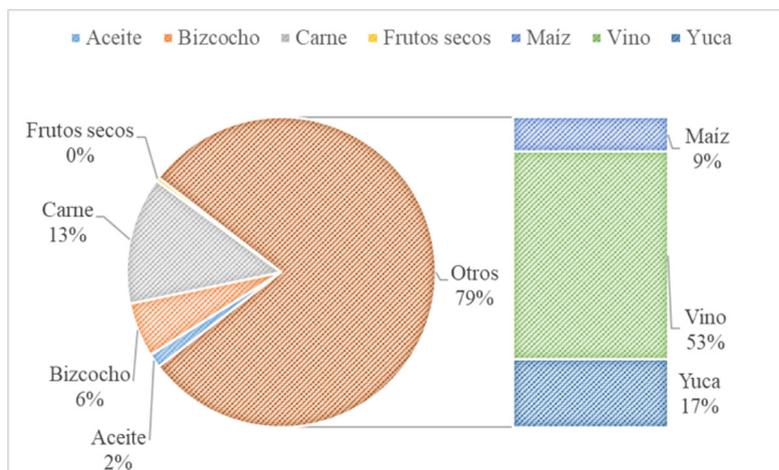
Es por ello que la sistematización de los datos referentes a 144 proveedores de bastimentos ha permitido cuantificar los costos totales, así como una valoración de las cantidades adquiridas a partir de las contabilidades de los oficiales reales de hacienda (Imagen XI). De igual manera, la sumatoria de las diversas libranzas agrupadas según su titular, ha facilitado identificar a los principales asentistas, y realizar una pesquisa socioeconómica sobre estos personajes, y el lugar que ocupaban dentro de la sociedad cartagenera a finales del siglo XVI. Sobre estos aspectos se regresará luego.

Tales particularidades en la dieta son clave para comprender algunas dinámicas internas de la escuadra, pues estas raciones fueron motivo de discordia, y motivaron huidas e incluso alimentó el descontento que culminó en el motín y pérdida de una embarcación en 1591. El fondo de la discusión fue la distinción a partir del gusto, pues además de las dos menestras o platos de caldo de habas al día, el bizcocho se reservaba para la tripulación, y a la chusma se le reemplazaba por cazabe de yuca o maíz. Sin embargo, estas raciones segregadas se consideraron demasiado onerosas, en tanto el bizcocho, que se adquiriría en el Nuevo Rei-

156 María del Carmen Borrego Plá, *Cartagena de Indias. La andadura de una vida bajo la colonia*, 35.

157 Precios de venta del ingenio de Pedro Coronado en 1588. Ver: María del Carmen Borrego Plá, *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, 401.

no, oscilaba entre 15 y 31 pesos por quintal (220 libras), mientras que las fanegas (no se ha realizado la conversión pues esta escala de medida variaba a nivel local, oscilando entre 81 y 90 libras)¹⁵⁸ de maíz no superaban los 2 pesos, y la carga (50 libras) de yuca se mantenía alrededor de los dos pesos. Los mandos acordaron uniformar la alimentación con el fin de reducir costos.



Gráfica XXX. Costo de raciones (1587-1590).¹⁵⁹

Como resulta evidente, la yuca fue el producto privilegiado, superando en los montos librados tanto al bizcocho, como al maíz (ver Anexo VII), lo cual refleja el peso número de la chusma en la composición misma de la tripulación. También resalta que el bizcocho y maíz representaron una cantidad similar a la de la yuca. Igualmente demuestra la preferencia del mercado cartagenero de reservar el maíz para la manutención de la Carrera de Indias e

158 Mariano Esteban Piñero, «Las medidas en la época de Felipe II. La uniformación de las medidas». Disponible en: http://museovirtual.csic.es/salas/medida/medidas_y_matematicas/articulo33.htm.

159 Equivalencias monetarias y elaboración propia basada en: AGI, CONTADURÍA, 551.

importaciones.¹⁶⁰ Entre estos tres productos se registró un tercio de los 142542 pesos totales declarados en compra de bastimentos. También puede apreciarse que las pasas y almendras (frutos secos) y aceite fueron un gasto ínfimo en comparación, y la carne (carneros, cerdo, vaca, pescado y gallinas) apenas pasó una décima parte del gasto. Esta distribución porcentual del costo de cada bastimento muestra entonces que las proteínas y acompañantes de la dieta básica —bizcocho, aceite y frutos secos— no representaba un monto relevante, pues su adquisición era limitada, al ser destinados solo a las raciones de los oficiales y soldados, quienes eran un grupo minoritario de la población.

Por otra parte, el manejo otorgado a la compra de cazabe de yuca y maíz debe valorarse de manera independiente, pues no solo era la base de la alimentación de al menos 180 remeros en cada galera, sino que era sumamente barato con relación al bizcocho blanco del Nuevo Reino como carbohidrato suministrado a la oficialidad. Aun así, la brecha de precios en los cuales varió en tan solo 3 años sugiere una anormalidad que debe ser evaluada en detalle: el maíz por fanega se comercializó entre 10 y 20 reales, mientras que cada carga de yuca se adquirió entre 14 a 25 reales. Esto implica que estos productos describieron un incremento de su valor similar al ya descrito en productos cárnicos, aumentando alrededor de un 200%. Una lectura más detallada de sus proveedores permite identificar una participación de encomenderos y mercaderes, pero al analizar la oferta y los precios se atestigua que los mercaderes tenían mayor capacidad de aprovisionamiento, y se beneficiaron como consecuencia de estos negocios. Sin embargo, esto podría ilustrar cómo la limitada producción indígena seguía siendo comercializada en función del abastecimiento de la ciudad y el entramado naval que solía circular por su puerto, en este caso, materializado en la escuadra guardacostas. Sin duda, esto planteó un negocio provechoso para los encomenderos,¹⁶¹ y algunos hacendados, pero sus posibilida-

160 María del Carmen Borrego Plá, *Cartagena de Indias. La andadura de una vida bajo la colonia*, 33.

161 Este aspecto ha sido identificado desde el enfoque investigativo de la historia de la alimentación. Gregorio Saldarriaga ha señalado cómo el gusto desarrollado a partir de ciertos productos sirvió como articulador de identidades grupales, y

des eran reducidas con relación a los grandes asentistas, quienes terminaron acaparando su aprovisionamiento a pesar de ofrecer un valor más elevado.

Ahora bien, pasando al producto más oneroso de todos, el vino computó 66 618 pesos, es decir, más de la mitad del desembolso general, y se configuró precisamente como otro bastimento que motivó roces. Este producto era exportado desde Cazalla en la Península, aunque debido a su elevado precio —los costes extremos fueron 86 pesos y 135 pesos cada pipa por 27 arrobas—, ligado al encarecimiento general asociado a las averías, se optó por comprar vino proveniente de las islas. Pero, las penurias económicas tras el asalto de Drake fueron tales, que en el libro de acuerdos se atestigua que los oficiales, cabo y gobernador optaron por librar el monto estipulado para esta ración en metálico, y así desembarazarse de su adquisición, permitiendo que la tripulación lo comprara por sus propios medios. El argumento de tal medida fue evitar el elevado precio de mercado que había alcanzado, así como las dificultades periódicas de abastecimiento,¹⁶² pues como se mencionó, al ser embarcado desde Castilla, en teoría solo podía entrar de manera legal en el puerto a bordo de los convoyes mercantes. Sobre este producto también se identificaron malos manejos, pues las botijas eran comercializadas a 16 reales, pero los oficiales reales las reportaban a 24 reales, es decir 2 y 4 pesos respectivamente,¹⁶³ o lo que es lo mismo, una nueva especulación inflando el precio del producto.

En este punto debe también valorarse la participación y apoyo de los mercaderes, pues el abastecimiento fue lento una vez decrecieron los tributos indígenas, y la organización de haciendas operadas por mano de obra esclava se configuraba,¹⁶⁴ dando paso

cómo la yuca, fuertemente ligada a este proceso fue a su vez una oportunidad de negocio que se ofreció a los encomenderos, quienes redirigían los tributos indígenas a saciar esta demanda. Ver: *Alimentación e identidades en el Nuevo Reino de Granada: Siglos XVI y XVII* (Bogotá: Ministerio de Cultura, 2012).

162 Real cédula al gobernador de Cartagena. 5 de mayo de 1593. AGI, SANTA_FE, 986, L.1.

163 Precios de venta del ingenio de Pedro Coronado en 1588. Ver: María del Carmen Borrego Plá, *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, 401.

164 Una primera etapa se desarrolló durante el siglo XVI, caracterizada por la explotación señorial simple, en la que un encomendero valiéndose de sus criados

a la aparición de grandes ferias en los principales asentamientos caribeños.¹⁶⁵ Sin embargo, para los productos importados desde Europa era necesario tener un contacto con los cargadores, y el Consulado, por lo cual podría valorarse la hipótesis de que algunos de los mercaderes identificados fueran sus factores.¹⁶⁶ Por ello se ha considerado que pudieron informar datos de mercado para manipular la oferta, aumentando los precios debido a la carestía simulada de productos.¹⁶⁷ Aun así, esta es una idea compleja de demostrar, pues además de esto, el abastecimiento por contrabando o comercio directo,¹⁶⁸ y la inflación resultado de la afluencia de plata mediante el situado y remesas también pudo generar las grandes oscilaciones de precios que se identificaron en el periodo muestra de 1586-1590.

Por ello, ante la imposibilidad de realizar un análisis más amplio sobre el posible mal manejo del presupuesto respecto a

mantenía a sus indios destinados a la boga, tributo y servicio. Luego, se presentó una segunda etapa acusada por la baja demográfica de los nativos, y la introducción de esclavos que los suplieran como mano de obra. Ver: Orlando Fals Borda, *Historia doble de la costa*. Tomo I, 40-41B.

165 Fernand Braudel, *Civilization & capitalism 15th - 18th century. Vol III: The perspective of the world* (Glasgow: William Collins sons & co, 1982), 390-392.

166 Esta característica de cohesión en las redes de comercio trasatlántico desde inicios del siglo xvi ha sido abordada por Cachero Vinuesa, quien ha logrado a partir de enlaces matrimoniales desenmarañar los grupos vinculados al comercio americano desde Sevilla. Ver: Montserrat Cachero Vinuesa, «Redes mercantiles en los inicios del comercio atlántico», *Redes y negocios globales en el mundo ibérico*, 25-51.

167 Actualmente se valora que esta facultad no era únicamente acaparada por los peninsulares. También entraban en juego los peruleros (mercaderes americanos, fundamentalmente representantes de las redes comerciales de Lima) quienes desestabilizaban el control sevillano al establecer la demanda como tal. Además, los americanos disponían de metálico, y no de los créditos, que coordinaban la actividad del Consulado y cargadores. Ver: Carlos Álvarez-Nogal, «Mercados o redes de mercaderes: el funcionamiento de la feria de Portobelo», *Redes y negocios globales en el mundo ibérico*, 53-86.

168 Concepto utilizado por Carmagnani y Romano que propone el contrabando como una transacción comercial que obvió el monopolio sevillano como intermediario entre los productores europeos y los mercados americanos. Marcelo Carmagnani, Ruggiero Romano. «Componentes económicos». En: Marcelo Carmagnani, Ruggiero Romano y Alicia Hernández Chávez (coord.). *Para una historia de América, Vol. I: Las estructuras*, 160-287. También podría referirse el término de «nuevos cruces comerciales» acuñado por Vila Vilar, ver: Enriqueta Vila Vilar. *Aspectos sociales en América colonial*, 41-101.

la adquisición de bastimentos, debe considerarse que la especulación sobre los precios por parte de los mercaderes, con el hipotético beneplácito del gobernador, oficiales reales y cabo —quienes en última avalaban los acuerdos para la adquisición de productos—, pudo ser generalizada. Esta decisión podría considerarse, o bien, una elección tomada adrede con el fin de obviar múltiples compras al por menor, y concentrarlas en unas cuantas al por mayor, o quizá, un posible rédito al beneficiar a ciertos comerciantes. Esta hipótesis requeriría abordar las relaciones sociales y negocios de todos los individuos implicados para ofrecer argumentos convincentes, pero al no haberse desarrollado aquí, simplemente se enuncia como una posibilidad. Aun así, quejas de esta índole habían sido recurrentes en Tierra Firme desde el periodo de conquista, pues se intervenía la disponibilidad de bastimentos básicos, como el maíz, para obtener mayores excedentes,¹⁶⁹ acusación que como ya se vio, fue replicada por el obispo Hervias en 1589 refiriéndose a las galeras.

Como puede apreciarse, además de los descontentos asociados a las modificaciones en las raciones, también se perfilaba un importante derroche de las rentas situadas para sostenimiento de las galeras. Tal debió ser el grado de alerta tras el amotinamiento de los remeros a principios de la década, que el Rey intervino en 1596 ordenando respetar la distinción a partir de la dieta entre los galeotes y la tripulación, y no agraviar a capitanes, capellán, y oficiales al suprimirles sus viandas en pan de bizcocho y vino.¹⁷⁰ Además, aquí también tendría cabida la orden para la separación de funciones del proveedor y pagador, del tesorero, creando nuevos contrapesos burocráticos en la administración del aprovisionamiento de la escuadra. Quizá este fue un intento de controlar la designación de contratistas y libranzas poco provechosas al fisco del Rey.

169 De esto se acusó a Francisco Alanís de Paz durante su visita a finales de la década de 1530. Ver: Jorge Orlando Melo, «La conquista de Santa Marta». *Historia de Colombia. El establecimiento de la dominación española*, 128.

170 Sobre tal decisión influyó el parecer del adelantado general de Castilla y general de las galeras de España y gobernador cartagenero Pedro de Lodeña. Ver: Real cédula a los oficiales de las galeras de Tierra Firme, 20 de junio de 1596. AGI, SANTA_FE, 986, L.1.

De ser cierta la selección y beneficio de ciertos proveedores y asentistas podría equipararse a una red clientelar que redistribuía entre sus principales partidarios o «base política», los beneficios comerciales, y, sobre todo, monetarios. Pues si bien la moneda usada en Cartagena y Santa Marta correspondía a pesos corrientes —tejos de plomo y plata¹⁷¹ equivalentes a 10 reales—, el situado era pago en monedas o barras de plata ensayada,¹⁷² e incluso oro. De hecho, este fue uno de los argumentos para librar, desde mediados de 1581, un tercio del situado en Cartagena, pues la diferencia de ley entre su moneda y la ensayada panameña representaba un ahorro anual en las transacciones, y los fletes para transporte de los bastimentos,¹⁷³ de 617000 maravedís (2268 pesos).¹⁷⁴ Esto enlaza directamente con la ley de Gresham, pues la buena moneda —ensayada— era atesorada (bullonismo) o destinada a intercambios internacionales como resultado de su mayor

171 Las características han sido estudiadas en Nueva España. Ver: Ruggiero Romano, *Moneda, seudomonedas y circulación monetaria en las economías de México* (México: CFE - Colmex, 1998).

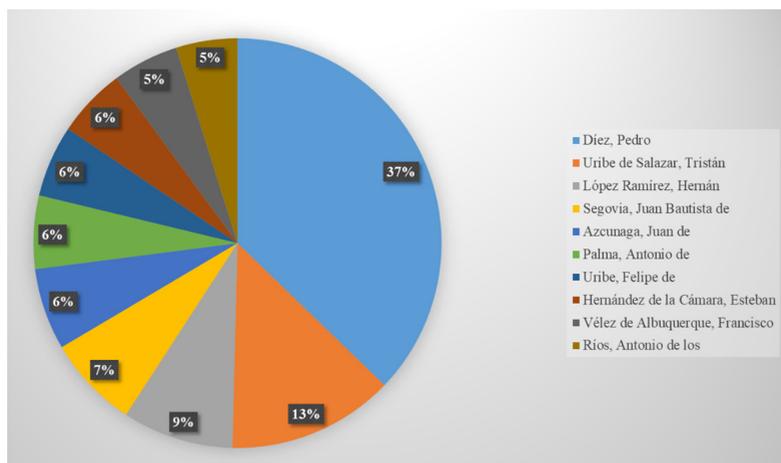
172 Con la aplicación de la amalgama fue posible la explotación de casi todos los sulfuros de plata por lo que se dispuso de pellas «sueltas y blandas» de gran calidad, las cuales eran ensayadas por toque de puntas o fuego y copella. Aun así, también se presentó que alguna pasta de metal sin acuñar ni quintar circulaba, siendo normalmente de baja ley. En Perú y Quito se prohibió su circulación en 1575. Sobre el proceso de función, ensaye y amonedación, ver: Guillermo Céspedes del Castillo, *Las casas de moneda en los reinos de Indias. Las cecas indianas en 1536-1825*, Vol. I (Madrid: Museo Casa de la Moneda, 1996), 101-174.

La plata corriente era moneda de circulación con marca de real, pero sin ley que se acuñó en gran cantidad en Perú. En Cartagena corría a 10 reales el peso sin tener ensaye alguno. Su mayor parte era de plomo, lo que era perjudicial para la hacienda regia y de particulares. Se solicitó que la plata que circulara fuera de mínimo 1800 maravedís marco. En 1586 se presentaron tejos falsos al Consejo durante la intervención del procurador Bartolomé Campuzano, y se solicitó establecer una casa de moneda para labrar oro y plata con la ley requerida en Cartagena, de modo que circulara buena moneda de reales como sucedía en Nueva España y Perú. Se había solicitado información al gobernador y a la Audiencia, pero nunca llegó respuesta, por lo que se supuso que se perdieron los papeles a bordo de unos navíos que naufragaron en la entrada de San Lúcar de Barrameda. Ver: Expediente de la ciudad de Cartagena por su procurador Bartolomé Campuzano, 3 de octubre de 1588. AGI, SANTA_FE, 62, N.41.

173 Carta del cabildo secular de Cartagena, 6 de junio de 1581. AGI, SANTA_FE, 62, N.21.

174 Consulta del Consejo de Indias, 9 de diciembre de 1581. AGI, INDIFERENTE, 739, N.389.

poder adquisitivo.¹⁷⁵ Por supuesto, este sería el aliciente de fondo para la participación de los asentistas, quienes se beneficiaban enormemente, no solo de la calidad de la plata que recibían, sino también del incremento de los precios comerciales de los productos ofertados. De los 144 proveedores identificados en total, los primeros diez captaron un 57% de los 142 542 pesos librados entre 1587-1590, dejando el resto en manos de los siguientes 134 asentistas:



Gráfica XXXI. Diez mayores asentistas (1587-1590).¹⁷⁶

Los datos de estos personajes, y los otros 10 siguientes proveedores pueden consultarse en el Cuadro VIII. La gráfica anterior permite recapitular la importancia que ganó el mercader Pedro Díez al convertirse en el mayor asentista de la escuadra, obteniendo más de 30 000 pesos a cuenta del situado. Resulta bastante curioso que, al contrario de otros mercaderes, sus datos

¹⁷⁵ Esta ley fue propuesta por el canciller de Isabel I de Inglaterra y fundador del Banco de Londres, Sir Thomas Gresham. Ver: Guillermo Torres García, *Historia de la moneda en Colombia* (Bogotá: Banco de la República, 1945), 23-25.

¹⁷⁶ Equivalencias monetarias y elaboración propia basada en: AGI, CONTADURÍA, 551.

sean tan escuetos, solo mencionando que era vecino de la ciudad de Cartagena. Probablemente fuese factor en una red mucho más amplia de comerciantes, pero no se ha logrado esclarecer esta hipótesis. Entre la lista de mercaderes presentada por Eufemio Lorenzo Sanz figura un homónimo, sin embargo, no se ha podido constatar que se trate de la misma persona.¹⁷⁷ En caso que sí, sería el único de los asentistas cartagenero reconocido como uno de los mayores mercaderes durante el gobierno de Felipe II.

En segundo lugar, se encuentra el ya mencionado capitán Tristán Uribe de Salazar, quien participó en la defensa de la ciudad en 1586, y luego negoció el rescate con Sir Francis Drake. Años más tarde, se convirtió en contador de la Real hacienda, y además de esto, fue proveedor de las galeras. Para 1589 logró invertir parte de su fortuna en la compra de esclavos —seguramente beneficiándose de la plata ensayada en que se le pagaban sus productos como asentista—. Fue asesinado en 1593, al parecer por otro asentista de la escuadra, de quien se tratará más adelante.

A este personaje siguieron una serie de mercaderes, quienes, en teoría, serían los más beneficiados del metálico ensayado, sin embargo, se ha identificado que muchas de estas libranzas fueron cedidas con poder, por lo que las cartas de pago fueron recibidas por terceros. Esto implica una larga red de créditos, mediante los cuales prestamistas lograron captar la buena moneda aprovechando la necesidad de capital de algunos proveedores, los cuales no podrían esperar meses y años para recuperar sus inversiones. En este punto es importante resaltar que el ejercicio de abastecimiento y avituallamiento no era más que un fiado o compra a crédito. Así, los mercaderes debían esperar alguna de las tres consignaciones anuales en las que se hacía efectivo el situado para las galeras, y cuando no alcanzaban los montos para atender todas las deudas, simplemente se acumulaban, y quedaban a la espera de otro desembolso. Aquí no se profundizará este aspecto, por lo que la lista de asentistas se confeccionó a partir de la titularidad:

¹⁷⁷ Lorenzo Sanz, *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, Vol. II (Valladolid: Diputación Provincial de Valladolid, 1980).

Nombre	Descripción	Pesos
Díez, Pedro	Vecino de Cartagena. Mercader.	30788
Uribe de Salazar, Tristan	Vecino de Cartagena. Dirigió la negociación con Drake para rescate de la ciudad. Contador en 1589 y tesorero hasta 1593. Adquirió 124 esclavos en 1589.	10916
López Ramírez, Hernán	Recibió dos caballerías en septiembre de 1600.	7282
Segovia, Juan Bautista de	Vecino de Cartagena. Mercader.	6062
Azcunaga, Juan de	Vecino de Cartagena. Mercader.	5337
Palma, Antonio de	Vecino de Mompox. Obligado de la carnicería de Cartagena.	4786
Uribe, Felipe de	Residente en Cartagena. Mercader.	4687
Hernández de la Cámara, Esteban	Vecino de Cartagena. Alguacil del Santo Oficio.	4535
Vélez de Albuquerque, Francisco	Residente. Mercader. Prestó 5000 pesos corrientes para pagar salarios en 1587. Gran número de cartas de pago fueron cedidas a él por lo que se asume una amplia red de crédito. Tristán Uribe fue su albacea testamentario.	4340
Ríos, Antonio de los	Vecino de Cartagena. Mercader.	4019
Esplugas, Luis de	Vecino de Cartagena. Cabildante en 1598 y 1599. Recibió reparto de cuatro caballerías en Barú en 1599. Adquirió 144 esclavos en 1591.	3048
Narrea, Diego de	Residente en Cartagena. Capitán.	2718
Pérez de Medina, Juan	Vecino de Panamá, residente en Nombre de Dios. Mercader.	2448
Alvarado, Bartolomé de	Vecino de Cartagena. Arráez de la fragata <i>El Buen Jesús</i> .	2419

Nombre	Descripción	Pesos
Rodríguez, Pedro	Residente en Cartagena. Capitán.	2356
López Trevino, Pedro	Vecino de Cartagena. Mercader. Capitán. Recibió en reparto cuatro caballerías en Tocahagua en noviembre de 1599 y otras cuatro en abril de 1600.	2308
Valladolid, Silvestre de	Residente en Cartagena. Mercader.	2175
González, Gaspar	Vecino de Jamaica.	2091
Jiménez, Pedro	Vecino de Cartagena. Obligado de la carnicería.	1594
Arjona, Bartolomé de	Vecino de Cartagena. Su fortuna se tasó en 20 000 pesos en 1579. Recibió dos caballerías en la Corucha en febrero de 1598.	1409

Cuadro VIII. Mayores 20 proveedores (1587-1590).¹⁷⁸

Prueba de estas grandes demoras, y margen para la constitución de negocios fraudulentos en beneficio propios y de terceros asociados al abastecimiento de las galeras, así como la necesidad de vender las libranzas, valga resaltar que luego del corte realizado a mediados de 1590, estas no se fenecieron hasta tres años más tarde, y se reportaron pasivos hasta con 8 años de mora¹⁷⁹. Esta deuda sumaba más de 6000 pesos corrientes, siendo más del 60% adeudado a Uribe de Salazar, que fue asesinado ese mismo año. También se encontraba Luis de Esplugas y Juan de Mene-ses¹⁸⁰ —homicida de Uribe de Salazar—. ¹⁸¹ Incluso, para 1596 se

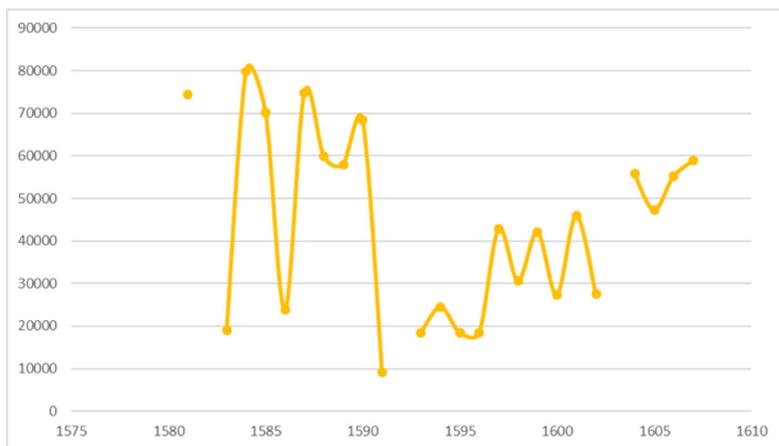
178 Elaboración propia a partir de AGI, CONTADURÍA, 551; María del Carmen Borrego Plá, *Cartagena de Indias en el siglo XVI*.

179 Real cédula a los oficiales de las galeras, 29 de septiembre de 1593. AGI, SANTA_FE, 986, L.1

180 Figuró en la lista de repartos de tierra de 1595 como beneficiario de dos caballerías en el Estero. Ver: María del Carmen Borrego Plá, *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, 315.

181 AGN, MISCELÁNEA: SC. 39,95, D.66. F. 620-650.

notificaba de otra deuda adquirida bajo el periodo del cabo Pedro de Vique, que, a pesar de contar con libranzas, no había sido saldada por la falta de metálico.¹⁸² ¿Cómo se configuraron entonces los desembolsos del situado?



Gráfica XXXII. Situado de las galeras (1580-1608).¹⁸³

Analizando únicamente la evolución de los gastos declarados por los oficiales reales de la escuadra, resulta evidente que los costos librados por Pedro Vique eran sumamente elevados al mantenerse por encima de los 70 000 pesos, cifra superior a los 55 000 situados, a excepción, claro, de los años de cambio de embarcaciones en 1583 y 1586. La tendencia con Sancho de Arce fue de continuidad, sin embargo, tras el descalabro de 1590 —que fue general a la caja de Cartagena en su totalidad—, los montos librados se redujeron, manteniéndose por debajo del total situado. Llama la atención que sea precisamente ese mismo año cuando se fenecieron las cuentas de la escuadra, y, por ende, cuando serían auditados los sobrecostos en el aprovisionamiento que los

182 Sebastián Amaya Palacios, «Las galeras de Cartagena de Indias (1578-1624)»: 37-38.

183 Elaboración propia basada en: Engel Sluiter, *The Gold and Silver of Spanish America*, 129-130.

gastos marcan su mínimo histórico en la serie. Aun así, no consta que fuera identificado el desfase entre los precios de mercados, y los de adquisición, pero podría sopesarse la posibilidad de una actitud más cautelosa en la asignación de libranzas.

De igual manera, la contracción de la hacienda cartagenera en la década de 1590 debió jugar un papel muy importante en esta disminución. Baste recordar que 1590 fue un año atípico y anormal al no remitirse ningún caudal a Castilla. Tal desfinanciación fue a escala imperial, y coincidió con el fin del denominado «periodo regio de la plata», marcando un periodo de desgaste para la Monarquía Hispánica en general, que buscó solventarse mediante el incremento de la presión fiscal con la aparición de nuevos gravámenes, como las composiciones de tierras, extranjeros y alcabalas.

No obstante, si bien dichas rentas inflaron la caja, no eran ingresos propios de los que pudiera disponerse, dependiendo de la autorización regia para usarse en otros gastos. Por ello, la escuadra dependía únicamente de los montos del situado, lo cuales no fueron suficientes —a pesar de la reducción de gastos durante la década de 1590— para suplir todos sus pasivos. Así, para 1604, cuando se preparó una nueva toma de cuentas, confiada al presidente de la Audiencia del Nuevo Reino, Juan de Borja y oidor panameño, Merlo de la Fuente,¹⁸⁴ se hallaron deudas de larga data que no habían sido saldadas. Durante esta auditoría se identificó un déficit de 5280 pesos corrientes por libranzas despachadas por Acuña para compra de vino, producto que como ya se vio, tuvo un incremento exponencial en su coste. Finalmente, al considerar que el situado podría no ser suficiente, se accedió a habilitar el metálico de los ramos de almojarifazgos, alcabalas, oficios vendidos, e incluso remesas del oro de Zaragoza.¹⁸⁵ Aquí se evidencia la importancia de Cartagena de Indias como caja matriz.

Esto demuestra que las rentas ordinarias de Indias que nutrían el situado de las galeras no fueron autosuficientes, por lo

184 Real cédula al licenciado Merlo de la Fuente, 2 de abril de 1604 y Real cédula a Juan de Borja, 10 de octubre de 1604. AGI, SANTA_FE, 986, L.1.

185 Real cédula los oficiales de las galeras, 10 de octubre de 1604. AGI, SANTA_FE, 986, L.1.

que se implicaron otras cajas americanas, como las peruanas,¹⁸⁶ rentas de otros ramos dentro de la misma caja, y por último, haciendas particulares de sus vecinos. Todas estas fuentes externas a los caudales propios de las rentas situadas para la manutención de la escuadra fueron elementos clave que permitieron mantener la operatividad de las galeras. En ese orden de ideas, sería imprescindible valorar el impacto de los créditos que nutrieron las galeras cartageneras, pero esta veta de investigación no ha de ser desarrollada aquí. Aun así, dará pie a seguir profundizando esta primera línea prosopográfica sobre proveedores, comerciantes y prestamistas frente al manejo comercial y fiscal en Tierra Firme a partir del aprovisionamiento de la escuadra y captación de moneda de buena ley.

186 José Manuel Serrano Álvarez, «Gasto militar y situados de Cartagena de Indias, 1645-1699». En: Haroldo Calvo Stevenson y Adolfo Meisel Roca, *Cartagena de Indias siglo XVII* (Cartagena: Banco de la República, 2007), 313.

EPÍLOGO Y CONSIDERACIONES FINALES

La creación de las escuadras guardacostas permanentes en Indias, y en especial la cartagenera como primera de ellas en 1578, fue una respuesta tardía a las constantes rapiñas que otros europeos realizaban en el Caribe. Su despliegue complementó la presencia intermitente de la Carrera de Indias, que no cumplía tareas de patrullaje, sino que se limitaba a escoltar la flota mercante entre los tramos de los puertos trasatlánticos. La remisión de galeras fue una reubicación de las capacidades operativas disponibles mediante la movilización de las numerosas embarcaciones inactivas en el Mediterráneo tras la batalla de Lepanto en 1571, y la prolongación de las treguas con los turcos otomanos. Aquí fue clave la posibilidad de conservar la potente armada de galeras construida en años anteriores como parte de un proyecto de estatalización de las capacidades navales, cuya continuidad se vio amenazada por la quiebra filipina de mediados de 1570. Por ello, se consideró distribuir las galeras, cargando a sus nuevas jurisdicciones los desembolsos para su mantenimiento, aliviando las exhaustas cajas peninsulares, y posibilitando un control efectivo de los litorales indios.

Esta proyección del poder naval castellano en América fue celebrada por sus habitantes, quienes asociaron su despliegue como la ausencia de piratas y corsarios, los cuales habían prácticamente desaparecido de la región del istmo y Circuncaribe sur. Sin embargo, esto parece una gran coincidencia, pues los principales navegantes ingleses dedicados a estas tareas simplemente dirigieron sus empresas a otras latitudes, como lo fue la segunda circunnavegación del globo, realizada por Sir Francis Drake. Así, durante los años de servicio de la primera escuadra desplegada, las galeras se consideraron más que suficientes para asegurar la región comprendida entre el cabo de la Vela y Veragua, pero en

realidad, su operatividad era limitada, pues la travesía oceánica había sido nefasta para sus cascos lisos, y debieron remitirse otras dos embarcaciones en 1583.

Para dicho momento, las dificultades fiscales se hicieron evidentes, pues la compra de bastimentos en Tierra Firme resultaba demasiado onerosa por la ley de la moneda de plata ensayada circulante, por lo que se optó por situar un tercio de los 15 millones de maravedíes en que se tasaba el presupuesto para mantener las galeras en Cartagena, cuya moneda corriente de tejos sellados de plomo y plata, permitía un considerable ahorro a la Real Hacienda por su baja pureza. Aun así, el precio de los productos era sumamente elevado, forzando a ofrecer un aumento a la tripulación, de modo que pudieran devengar lo suficiente para vivir de manera cómoda en Cartagena de Indias.

Con la segunda generación de la escuadra, el cabo Pedro de Vique logró realizar patrullas constantes, y se llegó a considerar que la sola presencia de las nuevas galeras era un factor disuasorio de comprobados resultados. Además, la anexión de Portugal había implicado un nuevo movimiento de armadas en Europa, por lo que se consideró provechoso no solo renovar la armada de Tierra Firme, sino también remitir una escuadra independiente a las Antillas mayores, que terminó ubicándose en La Española, de donde proyectaría sus operaciones también sobre Puerto Rico. No obstante, las capacidades hispánicas en las Indias fueron completamente avasalladas por el asalto de Sir Francis Drake en 1586, que probó las limitaciones militares americanas en contra de una tropa numerosa y disciplinada. Durante su expedición logró someter a Santo Domingo, donde las galeras no fueron de mayor ayuda, y de ahí se desplazó a Cartagena de Indias. En una sola fecha, la resistencia de los vecinos fue sobrepasada, la plaza rendida, y ambas galeras naufragado...

La respuesta castellana a esta agresión fue proyectar una gigantesca invasión a Inglaterra, que se acercaba a los rebeldes protestantes de los Países Bajos preparando una resistencia conjunta contra el catolicismo y la Contrarreforma impulsada, entre otros, por Felipe II. Sin embargo, no fue posible transportar los tercios, por lo cual la misión terminó fracasando, y en medio del tornavivaje, parte de la flota naufragó. Aunque buena parte de la Felicísima Armada regresó a Santander, esta requería reparaciones ur-

gentes, lo que implicaba que no sería operativa hasta su aderezo. Esta situación ponía en grave peligro las conexiones marítimas del imperio, y su probable desarticulación, eliminando el circuito de remesas que potenciaba la capacidad bélica de la Monarquía Hispánica. Así que nuevamente se destinaron galeras mediterráneas para servir como guardacostas en el Caribe, continuando la tendencia de fortalecimiento naval. En dicha oportunidad, se remitieron seis embarcaciones, de las cuales se destinaron en pares a Cartagena, Santo Domingo y Cuba.

No obstante, se consideró que estas unidades quizá no serían suficientes para detener un asalto como el ya perpetrado por los ingleses, lo cual era probable en vista de la guerra abierta entre ambas Coronas. Por ello se inició la adaptación de una serie de plazas a la traza italiana —poliorcética abaluartada—, bajo dirección del ingeniero militar italiano Bautista Antonelli. El criterio de selección fue sencillo: se privilegiaron regiones geoestratégicas, y puertos que fungían como punto de acopio de los metales y caudales de hacienda ordinaria americana, que serían recogidos por la Carrera de Indias que los transportaría a la Península, donde ingresarían como hacienda regia extraordinaria. Cartagena se encontró entre los sitios a fortificar, por lo cual su vocación de plaza fuerte, así como caja matriz y escala trasatlántica terminó por convertirla en un núcleo defensivo de primer nivel.

Nuevamente, la situación pareció controlada, pero debido a la inoperatividad de parte de la armada como resultado de sus arreglos y reparaciones, el tonelaje de la Carrera de Indias se redujo, disminuyendo la capacidad del tráfico transatlántico. Tales condiciones provocaron la carestía de productos importados, que se encarecieron. En ese orden de ideas, los pertrechos, vituallas y algunos bastimentos destinados a la escuadra de galeras consumieron el mayor presupuesto del situado para su adquisición.

Esto se convirtió en una bomba de tiempo, y los mandos de las galeras, pretendiendo alivianar la presión fiscal, optaron por modificar algunos elementos, como lo fue la preparación de los materiales para el calafateo de las galeras. Otra de estas medidas fue la intervención sobre algunos bastimentos, suprimiendo del menú el bizcocho blanco del Nuevo Reino destinado a los soldados, marineros y oficiales, que fue reemplazado por cazabe de yuca, tradicionalmente destinado a los remeros, o la adquisición

de vinos insulares en lugar del tradicional castellano adquirido en Cazalla. El resultado fue una serie de roces al interior de la escuadra, debido al descontento por la precaria alimentación y retraso en las pagas, que culminó en huidas sistemáticas, y un motín en 1591, por parte de los forzados que naufragaron una embarcación.

Durante estas tensiones, se dio eco a quejas sobre los malos usos que realizaban los oficiales en sus acuerdos, beneficiándose del situado, lo cual copó las posibilidades de mantener en condiciones óptimas las galeras. De igual manera, los conflictos entre los mandos militares de la provincia, como el cabo de las galeras y el gobernador como capitán general se hicieron evidentes, llegando al punto de subordinar la escuadra directamente al gobernador, y para evitar los malos usos en la contratación con los proveedores, se debió aumentar la burocracia, separando al tesorero de las funciones de pagador y tenedor de bastimentos.

Sin embargo, estas medidas no fueron suficientes. Las cantidades libradas por parte de los oficiales reales para la década de 1590 decreció en gran medida, generando un complejo panorama pues los productos tenían precios elevados —algunos por presunta manipulación de los mercaderes con aval mediante acuerdo, y otros por el carecimiento resultado del incremento en la tasa de averías para la protección del convoy mercante—, por lo que suplirlos requería mayores inversiones, y ante la falta de fondos, se pasó a un endeudamiento recurrente. Como ejemplo de este enorme esfuerzo podría referirse que el presupuesto mediterráneo para cada galera, fue calculado por Braudel en 7000 ducados,¹ mientras que en el Caribe debían librarse 20 000 ducados, es decir, casi tres veces más por galeras, y aun así, no fue suficiente.

Pero este no fue el único argumento para explicar esta caída en los montos del situado. También se mencionó que parte de estos caudales fueron redirigidos a las fortificaciones de la ciudad, aunque no se pudo constatar a partir de fuentes contables de época. Otro motivo asociado fue la falta de metálico, lo cual se convirtió en una preocupación imperial cuando en 1593 se man-

¹ Fernand Braudel, *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, tomo II, 276.

dó limitar el comercio transpacífico, también denominado como Carrera de la Nueva España,² pues se consideraba que en galeón de Manila permitía la fuga de plata, así como la afluencia de mercaderías orientales que competían con las castellanas, generando una reducción en los impuestos captados a partir de movimientos mercantiles, y que como se ha propuesto, serían uno de los principales rubros que nutrían la hacienda ordinaria regia.

Así, con unas rentas disminuyendo, y en miras de reducir los gastos americanos, y para liberar metálico para remitirse a la Península, se limitaron las inversiones militares. Entre las capacidades sacrificadas, estuvieron las armadas guardacostas del Caribe. Esta decisión trasladó la cuestión al debate inicial sobre la eficacia de las galeras, dando paso a las consideraciones sobre la pertinencia de desplegar buques mancos, tales como galeoncetes o fragatas, acompañados por galizabras de vela y remo. De hecho, la Corona estipulando que estas nuevas armadas serían meros costosas, decidió desguazar las galeras que servían como guardacostas en el Caribe, pero los proyectos para desplegar una primitiva «Armada de Barlovento», como el medio considerado más efectivo para recuperar el control naval en las Indias, por parte de Felipe III, fracasó.³

La situación se tornó desesperada, pues ya se habían suprimido las escuadras antillanas, pero aún subsistía la de Tierra Firme, y ante la posibilidad de perder estas unidades, los vecinos de Cartagena propusieron financiar una embarcación,⁴ implicando sus haciendas particulares. Esta inyección de rentas privadas permitió dar continuidad a la escuadra guardacostas, pues beneficiaba la parsimonia regia para aprobar el incremento de sus gastos en las Indias, al permitir redirigir caudales a sus intereses europeos, pero mantener sus capacidades navales. Este aspecto marca

2 Mariano Ardash Bonalian, *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784)* (México: Colmex, 2012), 53-63.

3 En enero de 1599 notificó el envío de una flota de 14 galeoncetes a las islas de Barlovento, pero no se pudo crear. Hasta 1635 esta armada no fue operativa. Bibiano Torres Ramírez, *La Armada de Barlovento*, 6.

4 El apoyo de don Luis Fajardo durante las consultas dirigidas por Esteban de Ibarra —consejero de Guerra, Indias, Hacienda y secretario del rey—, terminó por imponerse, a pesar de la negativa de don Francisco Coloma. Ver: Pierre Chaunu y Huguette Chaunu, *Seville et l'Atlantique*, t. VIII, 1043-1044.

entonces un interesante claroscuro entre la voluntad de estatalizar las armadas y centralizar el músculo militar por parte de la Corona, pero también la imposibilidad de asumir en su totalidad la carga que implicaba el desarrollo de un entramado militar propio. Esta sería una particularidad clave para estudiar la conformación del Estado Fiscal-Militar hispánico en el Circuncaribe sur.

En medio de este panorama, se mandó la revisión de las contabilidades de las galeras de Tierra Firme en 1604, tras 14 años sin ser fenecidas. El resultado de esta comisión fue escandalosa, había deudas acumulándose desde años atrás, y el situado no se encontraba en capacidad de saldarlas y asegurar la manutención de la escuadra. Consciente de las deficientes dinámicas contables en general, la Corona buscó un mejor control sobre sus oficiales de hacienda con la creación de Tribunales de Cuentas,⁵ las cuales agilizarían el proceso de auditorías fiscales.

Finalmente, ni las contadurías fueron más efectivas, ni tampoco la administración *in situ* de los recursos asociados a la escuadra cartagenera. En 1608, el recién nombrado cabo, Francisco de Vanegas notificó que a la tripulación se les adeudaban cuatro años de sueldos y raciones.⁶ Uno de los motivos argumentados fue que, para el avance en las fortificaciones de la ciudad, se había tomado tanto del situado, como de los materiales de las galeras, e incluso su misma chusma como mano de obra. Aun así, logró de los despojos de la escuadra fabricar una nueva galera, en la cual sirvió hasta 1612, cuando por su vejez, ya no era a propósito como guardacostas. A pesar de las suplicas para remitir unas nuevas, la Junta de Guerra ya optaba por la implementación de carabelones. Aun así, se construyeron 2 galeoncetes en 1614 que tres años más tarde no eran operativos.⁷ Así terminaría un primer capítulo de la estatalización naval castellana en el Caribe a partir

5 Se establecieron tres Tribunales de Cuentas, en Santa Fe de Bogotá, Lima y México para 1605. Con eso se pretendía agilizar el proceso de tomar cuentas, y controlar al pormenor los manejos sobre la hacienda regia en las Indias. Ver: Ismael Sánchez Bella, *La organización financiera de las Indias*.

6 Real cédula al gobernador de Cartagena y oficiales de las galeras, 20 de agosto de 1608. AGI, SANTA_FE, 986, L.1.

7 Sebastián Amaya Palacios, «Las galeras de Cartagena de Indias (1578-1624)»: 37-38.

de galeras, siendo las de Tierra Firme las primeras en despegarse, y las últimas en desguazarse.

Respecto a esos pasivos acumulados que tanto sorprendieron a quienes analizaron las cuentas de la escuadra cartagenera, estos fueron resultado del inquebrantable apoyo de las élites mercantiles cartageneras, quienes servían a la Corona dotando todo lo necesario para el aprovisionamiento de sus embarcaciones. Estos asentistas ganaban por los sobrecostos en los productos, y también, por la diferencia de ley entre la plata ensayada y corriente. Esta captación es importante, pues les brindaba mayor competitividad en el mercado internacional, resaltando que varios de ellos se dedicaron a las importaciones, y algunos lograron incursionar como esclavistas. Muchos de ellos incluso adquirieron propiedades durante los repartos, lo cual podría tener una estrecha relación con las composiciones de tierras, aunque no ha podido vincularse directamente.

El beneficio del ingreso de la plata de buena ley termina entonces identificándose como el estímulo clave para ofrecer el respaldo a la Corona en su carga de aprovisionamiento logístico, pues el poder adquisitivo de la plata por la relación bimetálica con el escaso ypreciado oro había disminuido,⁸ y la posibilidad de acceder a plata ensayada, en lugar de plata corriente, fue simplemente una oportunidad de negocio irrechazable. A esto siguió el desplome del sistema bancario sevillano en 1600, y disminución en la ley de la moneda a partir de 1599,⁹ por lo cual esta captación debió ganar importancia. En ese orden de ideas, también se lograron identificar otros asentistas de menor cuantía en el global de los montos librados, pero que perfilaron otra oportunidad de gran impacto para sus haciendas: mediante las almonedas en que se subastaba el situado, cambiaban su moneda corriente y fraccionaria de baja ley por barras de plata ensayada. Este cambio era imperativo para el Rey, quien debía librar pequeños montos para los salarios de la tripulación. Esto, a su vez, permite comprender por qué el decidido apoyo de los proveedores,

8 Ver: Juan E. Gelabert. *La bolsa del Rey. Rey, reino y fisco en Castilla (1598-1648)*, 30-44.

9 Earl J. Hamilton, «Inflación monetaria en Castilla (1598-1660), *El florecimiento del capitalismo*, 59-101.

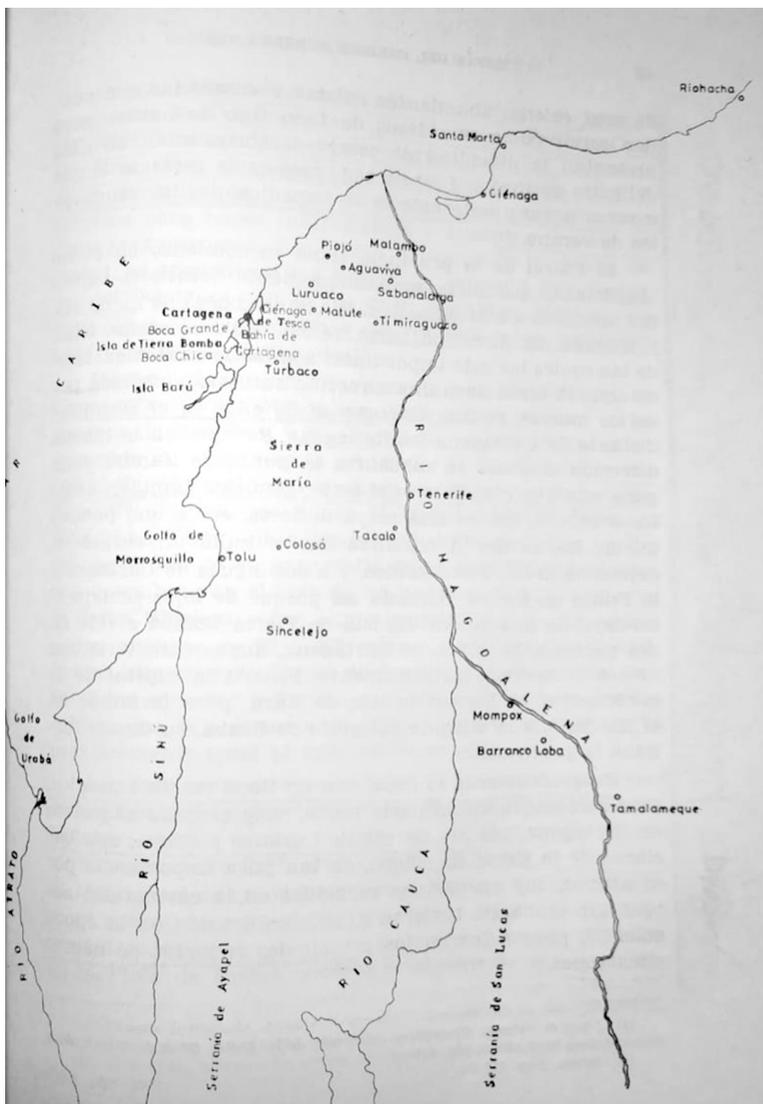
abiertos a ofrecer sus productos a pesar de las demoras de meses e incluso años en la remuneración, la cual dependía de los tiempos de consignación por tercios del situado.

A modo de conclusión general asociada al objetivo general, a partir de un armazón de análisis militar, se han reconstruido tendencias económicas, buscando desglosar las particularidades económicas, fiscales y monetarias de Tierra Firme mediante el estudio de sus contabilidades, y así valorar la estatalización de las armadas castellanas durante el siglo xvi e inicios del xvii. Esta investigación ha pretendido ligar interpretaciones cuantitativas sobre los montos, productos, periodos de adquisición, a las dinámicas cualitativas del situado, que componía el núcleo central del Estado Fiscal-Militar español en Indias. Quizá el gran aporte de esta monografía sea el listado de mercaderes que se beneficiaron de estos intercambios monetarios, esperando impulsar así lecturas mucho más finas sobre el desarrollo de redes mercantiles, y fortunas particulares, que lograron, a cambio de su apoyo a las tareas logísticas inherentes a la estatalización del entramado militar, atraer réditos adicionales que les permitió mayor competitividad por la disponibilidad de metálico de buena ley. En ese sentido, esta monografía podría posibilitar enfoques especializados a la historia económica de Cartagena de Indias a finales del siglo xvi, e inicios del xvii, que permitan una comprensión mayor de la fiscalidad, la circulación monetaria, y relaciones entre comerciantes.

De igual manera, podría también marcar unos primeros aportes que permitan suplir el desconocimiento sobre el entramado militar en el Circuncaribe durante el siglo xvi, y facilite la aparición de interpretaciones, y líneas de análisis mucho más amplias, insertas en una serie de reflexiones historiográficas sobre el impacto de las dinámicas imperiales en el desarrollo de Cartagena de Indias como plaza fuerte, y núcleo defensivo de primer orden a lo largo del siglo xvii y xviii.¹⁰

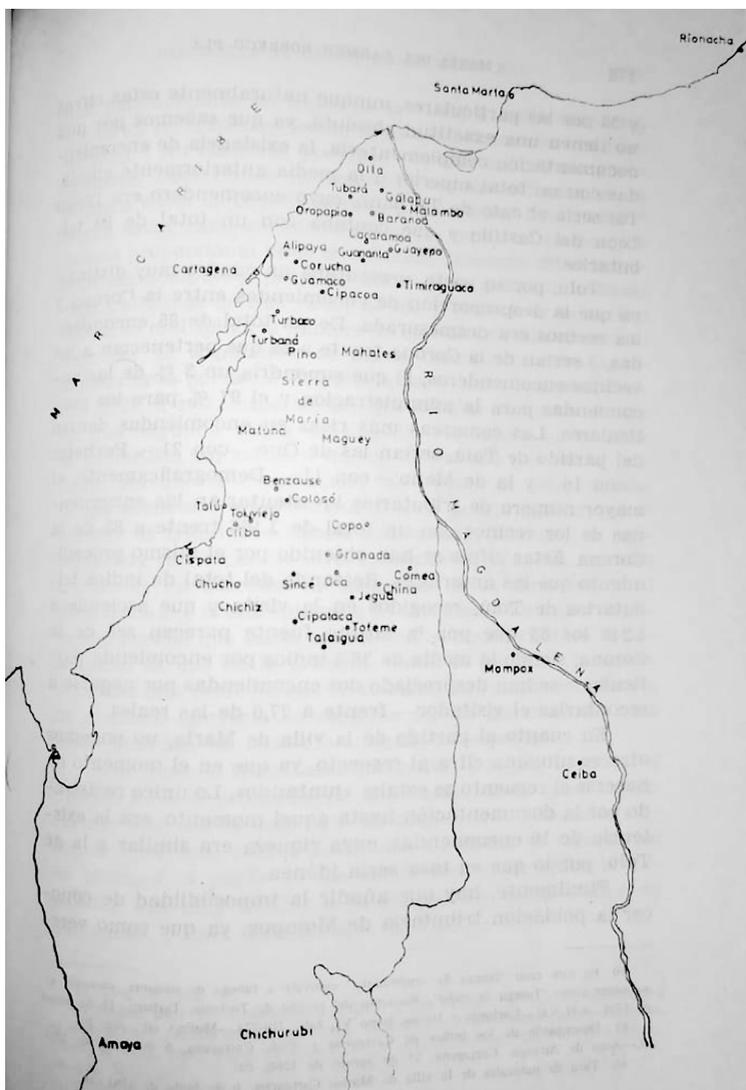
10 José Manuel Serrano Álvarez, *Fortificaciones y Tropas. El gasto militar en Tierra Firme, 1700-1788*. (Sevilla: Universidad De Sevilla, 2004), 410; José Manuel Serrano Álvarez, *Ejército y fiscalidad en Cartagena de Indias. Auge y declive en la segunda mitad del siglo xvii* (Bogotá: El Áncora editores: 2006) 330.

MAPAS



Mapa I. Provincia de Cartagena (siglo xvj).¹

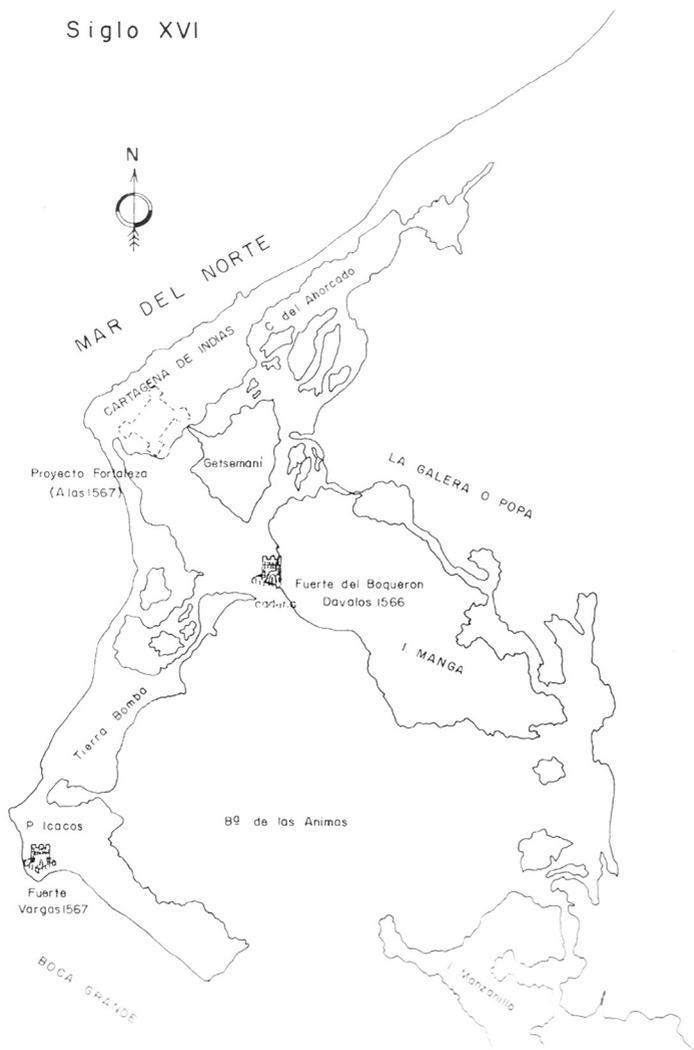
¹ Tomado de: María del Carmen Borrego Plá, *Cartagena de Indias en el siglo xvi*, 39.



Mapa II. Encomiendas de Cartagena de Indias (siglo xvi).²

² Tomado de: María del Carmen Borrego Plá, *Cartagena de Indias en el siglo xvi*, 177.

Siglo XVI



Mapa IV. Fortificación de Cartagena a mediados del siglo XVI.⁴

⁴ Tomado de: Juan Manuel Zapatero, *Historia de las fortificaciones de Cartagena de Indias*, 38.

IMÁGENES

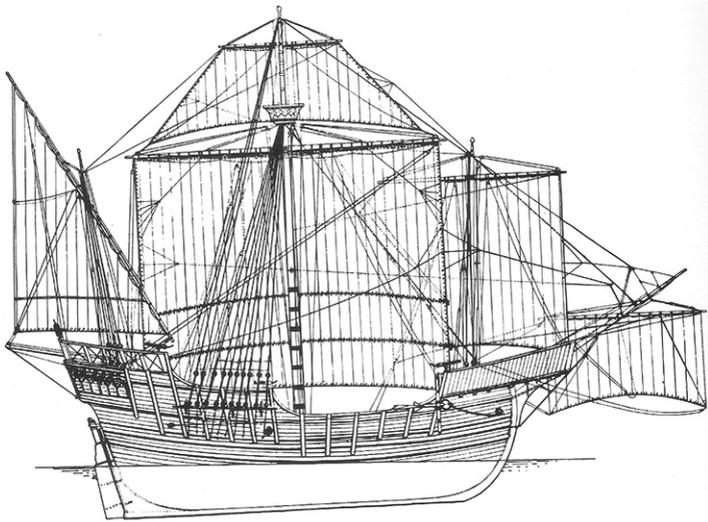


Imagen I. Nao de los siglos xv y xvi.¹



Imagen II. Carabelas portuguesas (1505).²

1 Tomada de: José Luis Rubio Serrano, *Arquitectura de las naos y galeones de las flotas de Indias*, 72.

2 Armada del primer virrey de la India. Tomado de: *Livro de Lisuarte de Abreu* (1565). Disponible en: <https://alvor-silves.blogspot.com/2019/08/livro-de-lisuarte-de-abreu-2-as-armadas.html>

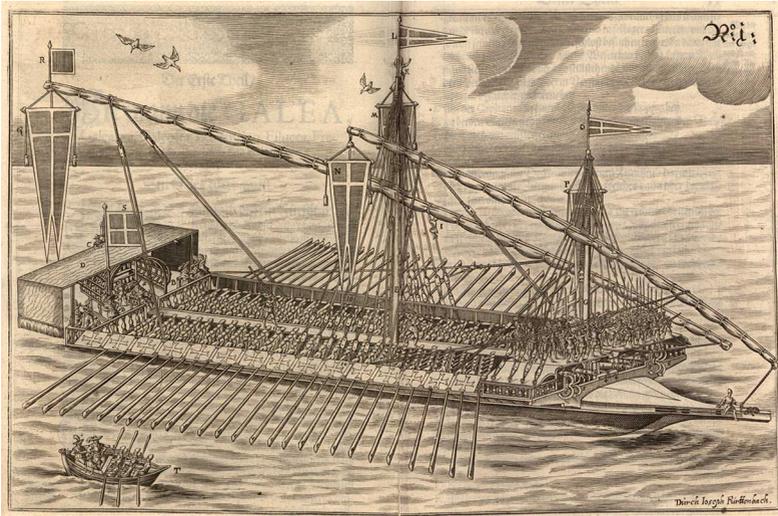


Imagen III. Galera del siglo xvi.³

³ Ilustración de Joseph Furttentbach, *Architectura Navalis* (1629). Disponible en: <http://digital.bibliothek.uni-halle.de/hd/content/pageview/117862>



Imagen IV. Galeras en operaciones anfibias.⁴

⁴ Georg Braun y Frans Hogenberg, «Tunes Vrbs», *Civitates Orbis Terrarum II: De Praecipuis, Totius Universi Urbibus, Liber Secundus* (Köln: Gottfried von Kempen, 1575). Tomado de: <https://www.sanderusmaps.com/our-catalogue/antique-maps/africa/old-antique-plan-of-tunis-by-braun-hogenberg-oriented-to-the-west-10215>



Imagen V. Táctica de galeras en enfrentamientos navales.⁵

⁵ Detalle de Frans Huys, «Freti Sicvli sive Mamertini vulgo el Faro di Messina optica delineatio», (1561). Calcografía, 426 x 710. Tomado de: <http://www.ubs.sbg.ac.at/sosa/graphiken/G138III.jpg>



Imagen VI. Asalto de Francis Drake a Cartagena de Indias (1586).⁶

⁶ Detalle de Bautista Boazio, *Sir Francis Drake in Cartagena 1585, 1589*. Disponible en línea: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/07/Boazio-Sir_Francis_Drake_in_Cartagena.jpg

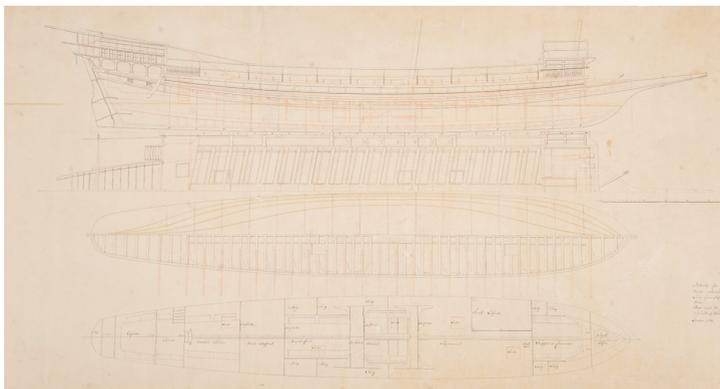


Imagen VII. Cortes del casco de una galera.⁷

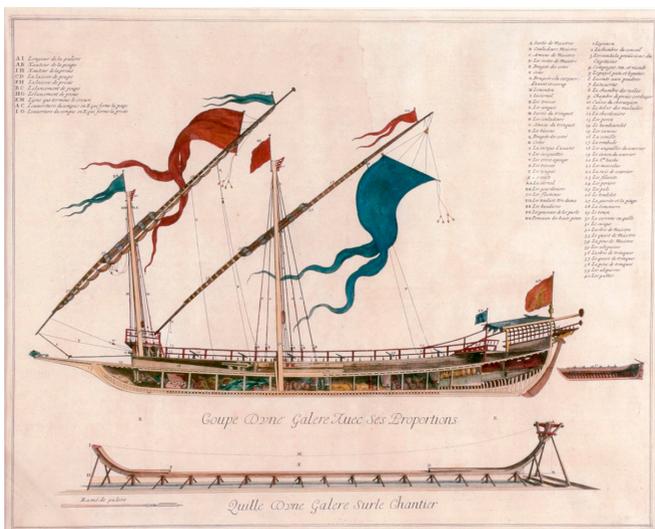


Imagen VIII. Corte de una galera y sus proporciones.⁸

7 Fredrik Henrik af Chapman, “Konstruktionsritning till galär” (1749). Disponible en: <https://digitaltmuseum.se/011024827844/ritning>

8 Henri Sbonski de Passebon, «Coupe d'une galere avec ses proportions» (1690). Disponible en: <https://www.rarecharts.com/ShowDetail/Creator/Henri-Sbonski-de-Passebon/Title/Coupe-d-une-galere-avec-ses-proportions/306>



Imagen IX. Buco de una galera.⁹

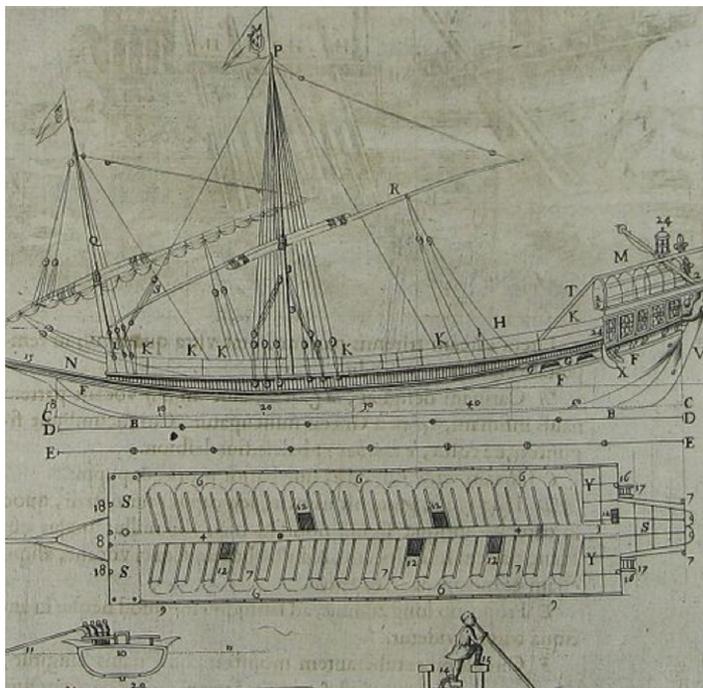


Imagen X. Aparejo de una galera y sistema de remos.¹⁰

⁹ Ilustración presentada por Jorge Villar Serrano, sin datos de autoría ni fecha. Tomada de: <http://armadasiglo18.free.fr/armada18/galeras/galeras%20letrero/GALE/galeras.htm>

¹⁰ Claude Barthelemy Morisot, "Nova Triremis", *Orbis Maritimi siue Rerum in Mari et Littoribus Gestarum Generalis Historia* (1643). Disponible en: <https://www.rarecharts.com/ShowDetail/Creator/Morisot--C-B-/Title/Antiqua-Triremis-Nova-Triremis/111>

ANEXOS

Anexo I

DIEZMOS EN LA GOBERNACIÓN DE CARTAGENA DE INDIAS (1546-1559)¹

Diezmos en la gobernación de Cartagena (1546-1559)						
	Cartagena	Mompox	Tolú	María	Total	%
1546	438	114	0	0	552	2,9
1547	481	83	500	0	1030	5,42
1548	1588	108	0	0	653	3,44
1549	606	141	247	30	981	5,16
1550	862	129	220	27	1175	6,18
1551	856	124	182	39	1139	5,99
1552	713	118	240	67	1087	5,72
1553	981	528	0	83	1520	8
1554	1159	538	0	219	1832	9,64
1555	892	454	0	147	1423	7,49
1556	1159	449	0	147	1671	8,79
1557	1337	482	0	147	1870	9,84
1558	1464	482	0	147	1988	10,46
1559	1519	481	S.D	192	2084	10,96
Total	13090	4227	1389	1245	19008	
%	63,9	22,24	7,31	6,55		100

¹ Tomada de Hermes Tovar Pinzón, *El Imperio y sus Colonias*, 84. Solo se realizó la conversión de pesos de buen oro de 22,5 quilates (450 maravedís) a pesos de a 8.

Anexo II

QUINTOS, DIEZMOS Y TRIBUTOS DE CARTAGENA (1533-1559)²

	Diezmos	Tributos	Quinto
1533-1543	S.D.	S.D.	154 788
1543-1546	552	857	13 862
1546-1554	9418	7170	23 321
1555-1559	9036	22 790	4164
Total	19008	30 817	196 135

² Elaboración y conversiones monetarias propias basadas en: Hermes Tovar Pinzón, *El imperio y sus colonias*, 81-87.

Anexo III

PRODUCCIÓN DE ORO Y PLATA (1503-1660)³

Producción de oro y plata americana (1503-1660)			
Decenio	Kilos de oro	Kilos de plata	Total
1503-1510	4965		4965
1511-1520	9153		9153
1521-1530	4889	148	5037
1531-1540	14 466	86 193	100 659
1541-1550	24 957	177 573	202 530
1551-1560	42 620	303 121	345 741
1561-1570	11 530	942 858	954 388
1571-1580	9 429	1 118 591	1 128 020
1581-1590	12 101	2 103 027	2 115 128
1591-1600	19 451	2 707 626	2 727 077
1601-1610	11 764	2 213 631	2 225 395
1611-1620	8 855	2 192 255	2 201 110
1621-1630	3 889	2 145 339	2 149 228
1631-1640	1 240	1 396 759	1 397 999
1641-1650	1 549	1 056 430	1 057 979
1651-1660	469	443 256	443 725
Total	181 327	16 886 807	17 068 134

³ Elaboración propia a partir de: Earl J. Hamilton, *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*, 55.

Anexo IV

REMESAS A CASTILLA (1503-1610)⁴

Producción de oro y plata americana (1503-1660)			
Decenio	Regias	Privadas	Total
1503-1505	97217	273 839	371 055
1506-1510	213 854	602 383	816 237
1511-1515	313 235	882 319	1 195 554
1516-1520	260 218	732 979	993 197
1521-1525	35 153	99 018	134 170
1526-1530	272 071	766 367	1 038 437
1531-1535	432 361	1 217 871	1 650 231
1536-1540	1 350 885	2 587 007	3 937 892
1541-1545	757 789	4 196 217	4 954 005
1546-1550	1 592 672	3 916 040	5 508 711
1551-1555	3 628 507	6 237 025	9 865 531
1556-1560	1 568 496	6 430 503	7 998 999
1561-1565	1 819 533	9 388 003	11 207 536
1566-1570	3 784 783	10 356 473	14 141 256
1571-1575	3 298 661	8 607 949	11 906 609
1576-1580	6 649 679	10 602 263	17 251 941
1581-1585	7 550 604	21 824 008	29 374 612
1586-1590	8 043 213	15 789 418	23 832 631
1591-1595	10 023 349	2 516 1514	35 184 863

⁴ Elaboración propia a partir de: Manuel Castillo Martos y Mervyn Francis Lang, *Metales preciosos: unión de dos mundos*, 185-186.

Producción de oro y plata americana (1503-1660)			
Decenio	Regias	Privadas	Total
1596-1600	10 974 318	23 454 183	34 428 501
1601-1605	6 519 886	17 883 443	24 403 328
1606-1610	8 549 679	22 855 528	31 405 207
1611-1615	7 212 922	17 315 199	24 528 121
1616-1620	4 347 788	25 764 672	30 112 460
1621-1625	4 891 156	22 119 523	27 010 679
1626-1630	4 618 801	20 335 726	24 954 527
1631-1635	4 733 825	12 377 030	17 110 854
1636-1640	4 691 303	11 623 299	16 314 602
1641-1645	4 643 662	9 120 141	13 763 803
1646-1650	1 665 113	10 105 435	11 770 547
1651-1655	2 238 878	5 054 889	7 293 767
1656-1660	606 524	2 754 592	3 361 116
Total	117 386 127	330 434 846	447 820 972

Anexo V

**CAJA DE CARTAGENA: CARGO, DATA, REMESAS
Y GASTO MILITAR (1585-1599)⁵**

Año	Ingreso	Egreso	Gasto militar	Remesas
1585	116 955	136 120	3082	90 892
1586	13 085	15 010		
1587	245 725	22 1173	19 214	40 492
1588	205 845	200 882		
1589	168 599			
1590	34 759	33 288	23 757	
1591	225 324	218 652	25 971	13 1167
1593	279 048	262 588	22 206	110 281
1594	433 489	372 097	41 405	181 130
1595	314 576	311 880	27 602	154 251
1596	386 097	328 617	60 300	177 512
1597	255 529	255 453	70 274	126 622
1598	259 494	259 435	19 999	161 565
1599	299 779	269 042	7827	109 204

⁵ Elaboración y equivalencias monetarias propias basadas en: Hermes Tovar Pinzón, *El imperio y sus colonias*, 97-101.

Anexo VI

COSTES EXTRAORDINARIOS DE REPARACIÓN (1583-1590)⁶

Año	Aderezo	Aserrar	Calafatear	Carenar	Fabricación	Remos	Total
1583		6		1483		485	1974
1584	32	284		907	132	116	1471
1585				468			468
1586						27	27
1587	43	78	170	539	465	616	1910
1588	14	22		722		788	1546
1589	220	464		1571		630	2885
1590				1040		308	1348
Total	308	854	170	6730	597	2970	11 629

⁶ Elaboración y equivalencias monetarias propias basadas en AGI, CONTADURÍA, 551 y 1483.

Anexo VI

BASTIMENTOS (1587-1590)⁷

Bastimentos (1587-1590)				
Producto	Libras	Litros	Unidades	Pesos
Aceite dulce	7225			1292
Aceite manatí		3243		587
Almedras	225			85
Azúcar	625			177
Bizcocho	83 390			7162
Camero			372	20
Cerdo	19 567		131	2420
Gallina			605	749
Harina*				15
Maíz	484 335			11 134
Pasas	1562,5			398
Pescado salado	36 006,5			3191
Sal	21 890			277

⁷ Conversión monetaria y equivalencia en pesos y medidas de elaboración propia basada en: AGI, CONTADURÍA, 551.

* Se adquirieron 246 acémilas de harina en diciembre de 1589 de Pedro Díez. En tanto esa medida se refiere a la carga que puede transportar una mula, ha sido imposible lograr una equivalencia con otras medidas.

**El vino se adquirió por pipas y botijas, pero no ha sido posible determinar el volumen de estos recipientes. Aun así, sistemáticamente se especificó el número de arrobas de las pipas, las cuales eran de 26 y 27 arrobas, botijas de arroba y cuarta. Adicional cuando se empezó a comprar en caldo, solo se especificaban las arrobas. Por ello, se ha realizado la conversión a libras.

Bastimentos (1587-1590)				
Producto	Libras	Litros	Unidades	Pesos
Vaca	458 808		43	10 385
Vinagre		4888		1027
Vino**	11 306 031			66 618
Yuca	452 045			21 899

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

FUENTES

ARCHIVO GENERAL DE INDIAS

Contaduría: 551 y 1483.

Indiferente: 738, 739, 427, 1956.

Justicia: 526.

Panamá: 1, 13, 14, 30, 33, 237.

Patronato: 255, 267, 270.

Quito: 1, 8.

Santa Fe: 1, 62, 986, 987.

ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN DE COLOMBIA

CRIMINALES-JUICIOS :SC. 19,180, D.18. F .503-520.

MISCELANEA: SC. 39,95, D.66. F. 620-650.

CACIQUES_INDIOS, 74, D.17, F. 909-948.

VISITAS-BOL: SC. 62,9, D.8, F. 872-934.

ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS

AGS, Consejo de Estado, EST, LEG, 3631,64.

AGS, CCA, DIV. 42,16.

BIBLIOGRAFÍA

- Acosta Rodríguez, Antonio y González Rodríguez, Adolfo León (Coords.). 2003. *La Casa de la Contratación, la navegación y el comercio entre España y las Indias*. España: Universidad de Sevilla.
- Aguilera López, A. Jorge. 2018. «La maestranza de las Atarazanas Reales de Barcelona durante el siglo XVI», *Pedralbes*, n.º 38.
- Alejandre, Juan Antonio. 1978. «La función penitenciaria de las galeras», *Historia 16* n.º 8.
- Amaya Palacios, Sebastián. «Cuerpo y cotidianidad de los esclavos de propiedad regia en Cartagena de Indias (1578-1608): castigos, alimentación y vestimenta», Ponencia presentada en: «II Encuentro Internacional Sociedades Escravistas nas Américas: Corpos», 9 y 10 de diciembre de 2020 en Universidade Salgado de Oliveira, Brasil.
- Amaya Palacios, Sebastián. «La pena de galeras en Castilla y su trasvase a las Indias durante el siglo XVI», Alfredo Martínez González (Ed.), *Estudios Jurídicos e Históricos sobre navegación en la Edad Moderna: visiones cruzadas* (Granada: Universidad de Sevilla - Comares) [actualmente en edición].
- Amaya Palacios, Sebastián. 2017. «Las galeras de Cartagena de Indias (1578-1624)», *Revista de Historia Naval* n.º 138.
- Amaya Palacios, Sebastián. 2017. «Poderío naval en las Indias: las galeras de Cartagena y Manila (1571-1621)». *RESI* Vol. 3, n.º 2.
- Amaya Palacios, Sebastián. «Vecinos en armas: Servicio militar en Santa Marta (1525-1655)», en *Santa Marta en el Siglo XVI-XVII. Tertulia Samaria - Tomo V*, compilado por Edgar Rey Sinning (Santa Marta: Cajamag).
- Amaya Palacios, Sebastián. 2016. «Perpetuar un imperio donde no se oculta el sol. Introducción a la evolución fiscal-militar de Tierra Firme,

- 1580-1640: Comercio, fisco y defensas». Monografía para optar al título de historiador. Universidad de Antioquia.
- Andrade Muñoz, Germán Luis. 2006. *Un mar de intereses. La producción de pertrechos navales en Nueva España, siglo XVIII*. México: Instituto Mora.
- Andrade, Tonio. 2017. *La edad de la pólvora. Las armas de fuego en la historia del mundo*. Barcelona: Crítica.
- Ardash Bonalian, Mariano. 2012. *El Pacífico hispanoamericano. Política y comercio asiático en el Imperio Español (1680-1784)*. México: Colmex.
- Argüelles, José Canga. 1826. *Diccionario de hacienda para el uso de los encargados de la suprema dirección de ella*. Londres: Imprenta Española de M. Calero.
- Artola, Miguel. 1982. *La Hacienda del Antiguo Régimen*. Madrid: Alianza.
- Ayarza Bermúdez, Patricia. 1993. «Las fuentes del derecho indiano. Evolución y textos legales». Tesis de grado, Facultad de Derecho, Universidad de La Sabana.
- Aznar Vallejo, Eduardo. 1997. «Curso y piratería en las relaciones entre Castilla y Marruecos en la baja Edad Media», *En la España Medieval* n.º 20.
- Aznar Vallejo, Eduardo. 2007. «Del mar soñado al mar hallado. El redescubrimiento del océano», *cuadernos del CEMYR* n.º 15.
- Aznar Vallejo, Eduardo. 2008. «Exploración y colonización en la configuración de la Europa Atlántica», *Historia. Instituciones. Documentos* n.º 35.
- Bakewell, Peter J. 1975. «Registered silver production in the Potosí district, 1550-1735», *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas – Anuario de Historia de America Latina* Vol. 12 No.1.
- Bakewell, Peter J. 1977. «Technological change in Potosí: the silver boom of the 1570's», *Jahrbuch für Geschichte Lateinamerikas – Anuario de Historia de America Latina* Vol. 14.
- Bakewell, Peter J. 1989. *Mineros de la Montaña Roja. El trabajo de los indios en Potosí: 1545-1650*. Madrid: Alianza.
- Barrientos Grandon, Javier. 2004. *El gobierno de las Indias*. Madrid-Barcelona: Fundación Rafael del Pino-Marcial Pons.
- Bennassar, Bartolomé. 1985. *La América española y la América portuguesa (siglos XVI-XVIII)*. Madrid: Sarpe.
- Bermúdez Bermúdez, Arturo E. 1991. *Piratas en Santa Marta. Piratas que atacaron la provin-*

- cia de Santa Marta*. Santa Marta: Kimpres.
- Bernal Rodríguez, Antonio-Miguel. 1992. *La financiación de la carrera de Indias (1492-1824): dinero y crédito en el comercio colonial español con América*. Madrid-Sevilla: Fundación El Monte-Consortio Urbanístico del Pasillo Verde.
- Bernal, Antonio Miguel. 2005. *España, proyecto inacabado. Costes/beneficios del Imperio*. Madrid: Fundación Carolina — Marcial Pons.
- Bernand, Carmen y Gruzinski, Serge. 1996. *Historia del Nuevo Mundo. Del Descubrimiento a la Conquista. La experiencia europea, 1492-1550*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Bethell, Leslie (ed.). 1990. *Historia de América Latina, Tomo I. América Latina Colonial: la América precolombina y la conquista*. Barcelona: Crítica.
- Blanco Rodríguez, Juan Andrés (ed.). 2011. *La emigración castellana y leonesa en el marco de las migraciones españolas*. Zamora: UNED Zamora — Centro de Estudios de la Emigración Castellana y Leonesa.
- Bolaños, Álvaro Félix. 1994. *Barbarie y canibalismo en la retórica colonial. Los indios pijaos de Fray Pedro Simón*. Bogotá: Cerec.
- Bordejé y Morencos, Fernando de. 1992. *Tráfico de Indias y política oceánica*. Madrid: Mapfre.
- Borrego Plá, María del Carmen. 1984. «Mompox y el control de la boga del Magdalena», *Temas Americanistas* n.º 4.
- Borrego Plá, María del Carmen. 1973. *Palenques de negros en Cartagena de Indias a fines del siglo XVII*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- Borrego Plá, María del Carmen. 1983. *Cartagena de Indias en el siglo XVI*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- Borrego Plá, María del Carmen. 2010. *Cartagena de Indias. La andadura de una vida bajo la colonia*. Bogotá: Áncora.
- Borreguero Beltrán, Cristina. 1994. «Nuevas perspectivas para la historia militar. La «New Military History» en Estados Unidos». *Hispania* Vol. 54, n.º 186.
- Borreguero Beltrán, Cristina. 2016. «La historia militar en el contexto de las nuevas corrientes historiográficas. Una aproximación». *Manuscripts* Vol. 34.
- Böttcher, Nikolaus et al. 2011. *Redes y negocios globales en el mundo ibérico, siglos XVI-XVIII*. México: Colegio de México.

- Bourdet Pleville, Michel. 1963. *Galeotes, forzados y penados*. Madrid: Luis de Caralt.
- Brading, David A. y Cross, Harry E. 1972. «Colonial silver mining: Mexico and Peru», *Hispanic American Historical Review* Vol. 52, No.4.
- Bradley, Peter T. 1992. *Navegantes británicos*. Madrid: Mapfre.
- Braudel, Fernand. 1982. *Civilization & capitalism 15th — 18th century. Vol III: The perspective of the world*. Glasgow: William Collins sons & co.
- Braudel, Fernand. 2013. *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Calderón Quijano, José Antonio. 1984. *Las defensas indianas en la Recopilación de 1680*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-americanos.
- Calderón, Francisco R. 2005. *Historia económica de la Nueva España en tiempo de los Austrias*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Calvo Stevenson, Haroldo y Meisel Roca, Adolfo. 2007. *Cartagena de Indias siglo XVII*. Cartagena: Banco de la República.
- Carlos Morales, Carlos Javier de. 2008. *Felipe II: el Imperio en Bancarrota. La Hacienda Real de Castilla y los negocios financieros del Rey Prudente*. Madrid: Dilema.
- Carmagnani, Marcello, Hernández Chávez, Alicia y Romano, Ruggiero (Coord.). 1999. *Para una historia de América*. México: Fondo de Cultura Económica — Colmex,1999.
- Carande, Ramón. 1977. *Carlos V y sus banqueros*. Barcelona: Crítica.
- Carande, Ramón. 1996. *El crédito de Castilla en el precio de la política imperial*. Madrid: Civitas.
- Casado Soto, José Luis. 1988. *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*. Madrid: Ed. San Martín.
- Castañeda, Felipe (Comp.). 2007. *Francisco de Vitoria. Relección sobre la templanza o del uso de las comidas & fragmento sobre si es lícito guerrear a los pueblos que comen carnes humanas o que utilizan víctimas humanas en los sacrificios*. Bogotá: Ediciones Uniandes.
- Castillero Calvo, Alfredo. 1980. *Economía terciaria y sociedad. Panamá siglos XVI y XVII* (Panamá: Impresora de la Nación, 1980), 7-14.
- Castillero Calvo, Alfredo. 1983. *América Hispana. Aproximaciones a la Historia Económica*. Panamá: Ediciones Nari.
- Castillero Calvo, Alfredo. 2004. *Historia general de Panamá,*

- Vol. I. Panamá: Comité Nacional del Centenario.
- Castillero Calvo, Alfredo. 2006. *Sociedad, economía y cultura material: Historia Urbana de Panamá La Vieja*. Panamá: Patronato de Panamá Viejo.
- Castillero Calvo, Alfredo. 2008. *Los metales preciosos y la primera globalización*. Panamá: Novo Art.
- Castillero Calvo, Alfredo. 2010. *Cultura alimentaria y globalización. Panamá, siglos XVI al XXI*. Panamá: Novo Art.
- Castillo Martos, Manuel y Lang, Mervyn Francis. 1995. *Metales preciosos: unión de dos mundos. Tecnología, comercio y política de la minería y metalurgia Iberoamericana*. Sevilla-Bogotá: Muñoz Moya y Montraveta editores.
- Castillo Mathieu, Nicolás del. 1998. *Los gobernadores de Cartagena de Indias (1504-1810)*. Bogotá: Academia Colombiana de Historia.
- Cerezo Martínez, Ricardo. 1983. «La táctica naval en el siglo XVI», *Revista de Historia Naval* n.º 2.
- Cervera Pery, José. 2010. «La pena de galera, un correctivo determinante», *Revista de Historia Naval* n.º 110.
- Cervera Pery, José. 1997. *La Casa de la Contratación y el Consejo de Indias (las razones de un su-
perministerio)*. Madrid: Ministerio de Defensa.
- Céspedes del Castillo, Guillermo. 1996. *Las casas de moneda en los reinos de Indias. Las cecas indianas en 1536-1825*, Vol. I. Madrid: Museo Casa de la Moneda.
- Chabod, Federico. 2003. *Carlos V y su imperio*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Chapin Lane, Frederic. 1992. *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- Chaunu, Pierre y Chaunu, Hugette. 1955-1960. *Seville et l'Atlantique*. París: SEVPEN.
- Chaunu, Pierre. 1983. *Sevilla y América. Siglos XVI y XVII*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- Cipolla, Carlo M. 1999. *La odisea de la plata española*. Barcelona: Crítica.
- Colmenares, Germán. 1973. *Historia económica y social de Colombia, 1537-1719*. Bogotá: Universidad del Valle.
- Colmenares, Germán. 1990. *Ensayos de historia económica de Colombia*. Bogotá: Legis-Academia Colombiana de Ciencias Económicas.
- Colón, Cristóbal. 1892. *Relaciones y cartas de Cristóbal Colón*. Madrid: Imprenta de la viuda de Hernando y Ca. Digitalizado por la Universidad de Sevilla,

- y disponible en línea: <http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/relaciones-y-cartas-de-cristobal-colon--0/html/>
- Condeminas Mascaró, Francisco. 2000. *La marina militar española desde sus orígenes hasta 1898*. Málaga: Aljaima.
- Cook, Sheburne F. y Borah, Woodrow. 1997. *Ensayos sobre historia de la población: México y el Caribe*. México: Siglo XXI.
- Crowley, Roger. 2014. *Imperios del mar. La batalla final por el Mediterráneo, 1521-1580*. Barcelona: Ático de Libros.
- Darwin, John. 2012. *El sueño del imperio. Auge y caída de las potencias globales, 1400-2000*. Madrid: Taurus.
- Derry, T. K. y. Williams, Trevor I. 1978. *Historia de la tecnología. Vol. I. Desde la antigüedad hasta 1750*. México: Siglo XXI.
- Díaz Blanco, José Manuel. 2014. «Una armada de galeras para la Carrera de Indias: el Mediterráneo y el comercio colonial en tiempos de Felipe II», *Revista de Indias* vol. 74, n.º 262.
- Donoso Anes, Rafael. 1994. «La contabilidad por partida doble en España en el siglo XVI: un estudio comparativo con el método italiano». *Técnica Contable* .
- Donoso Anes, Rafael. 1992. *El mercado de oro y plata en Sevilla en la segunda mitad del siglo XVI. Una investigación histórico-contable*. Sevilla: Ayuntamiento de Sevilla.
- Donoso Anes, Rafael. 1996. *Una contribución a la historia de la contabilidad: Análisis de las prácticas contables desarrolladas por la tesorería de la Casa de la Contratación de las Indias de Sevilla (1503-1717)*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- Dousdebés, Pedro Julio. 1948. *Cartagena de Indias, plaza fuerte*. Bogotá: Ministerio de Guerra.
- Elías Caro, Jorge Enrique (ed.). 2010. *Santa Marta, del olvido al recuerdo: Historia económica y social de más de cuatro siglos*. Santa Marta: Unimagdalena.
- Eliav, Joseph. 2013. «Tactics of Sixteenth-century Galley Artillery», *The Mariner's Mirror* Vol. 99, n.º 4.
- Elliott, John H. 1992. «A Europe of composite monarchies», *Past & Present* Vol.137 n.º 1.
- Elliott, John H. 1979. *La Europa dividida, 1559-1598*. Madrid: Siglo XXI.
- Escalante, Aquiles. 1964. *El negro en Colombia*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Fajardo Barragán, Arnovy. 2013. «Los inicios de la navegación por el río Magdalena en el periodo colonial: la boga

- indígena de los siglos xvi y xvii», *Credencial Historia* n.º 284.
- Fals Borda, Orlando. 1980. *Historia doble de la costa*. Tomo I, *Mompox y Loba*. Bogotá: Carlos Valencia editores.
- Fernández Buey, Francisco. 2000. *La gran perturbación: Discurso del indio metropolitano*. España: Viejo Topo.
- Fernández-Armesto, Felipe. 2010. *1492. El nacimiento de la modernidad*. Bogotá: Debate.
- Floud, Roderick. 1975. *Métodos cuantitativos para historiadores*. Madrid: Alianza.
- Fondevila Silva, Pedro y Sánchez Baena, Juan José. 2012. «Una nueva pieza de artillería de galeras del siglo xvi: el esmeril bastardo «matacapitanes», *Gladius. Estudios sobre armas antiguas, arte militar y vida cultural en oriente y occidente* n.º 32.
- Francisco Morales Padrón (Coord.). 2006. *xvi Coloquio de Historia Canario-Americana 2004: Actas*. España: Cabildo Insular de Gran Canaria.
- Friede, Juan. 1976. *Fuentes documentales para la historia del Nuevo Reino de Granada*. Bogotá: Biblioteca banco Popular y Ed. Andes.
- Friederici, Georg. 1987. *El carácter del descubrimiento y de la conquista de América México: Fondo de Cultura Económica*. Fructuoso Martínez, Soledad. 2014. «Construcción de la carabela «La Niña». Tesis de grado presentada para optar al título de ingeniera técnica naval. Universidad Politécnica de Cartagena.
- G. Luna, Lola. 1993. *Resguardos coloniales de Santa Marta y Cartagena y resistencia indígena*. Bogotá: Banco Popular.
- García Baquero, Antonio. 1992. *La carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*. Sevilla: Algaida.
- García de Valdeavellano, Luis. 1968. *Curso de Historia de las Instituciones Españolas*. Madrid: Alianza Editorial.
- Gelabert, Juan E. 1997. *La Bolsa del Rey. Rey, reino y fisco en Castilla (1598-1648)*. Barcelona: Crítica.
- Gonnard, Rene. 1968. *Historia de las doctrinas económicas*. Madrid: Aguilar.
- Goodman, David. 2001. *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo xvii* (Barcelona: Península).
- Grafenstein Gareis, Johanna von, 1997. *Nueva España en el Circuncaribe, 1779-1808. Revolución, competencia imperial y vínculos intercoloniales*. México: CCyDEL-UNAM.

- Guilmartin Jr., Jhon Francis. 1975. *Gunpowder and galleys: Changing Technology & Mediterranean Warfare at Sea in the 16th Century*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Guilmartin Jr., Jhon Francis. 2002. *Galleons and Galleys*. Londres: Cassell.
- Hamilton, Earl J. 1984. *El florecimiento del capitalismo*. Madrid: Alianza.
- Hamilton, Earl J. 2000. *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*. Barcelona: Crítica.
- Haring, Clarence H. 1939. *El comercio y la navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. París-Brujas: Desclée-de Brouwer.
- Haring, Clarence H. 1990. *El imperio español en América*. México: Alianza Editorial Mexicana.
- Heers, Jacques. 1985. «Las empresas genovesas en el Atlántico durante el siglo XV: de la familia a la compañía», *Canarias y América antes del Descubrimiento. La expansión europea*. Santa Cruz de Tenerife: Confederación Española de Cajas de Ahorros.
- Heers, Jacques. 1996. *Cristóbal Colón*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Heras Santos, José Luis De las. 1988. «El sistema carcelario de los Austrias en la Corona de Castilla», *Studia histórica. Historia moderna*, Vol. 6.
- Heras Santos, José Luis De las. 2000. «Los galeotes de la monarquía hispánica durante el Antiguo Régimen», *Studia histórica. Historia moderna* n.º 22.
- Heras Santos, José Luis De las. 1990. «Los galeotes de los Austrias: la penalidad al servicio de la armada», *Historia Social*, n.º 6.
- Heras Santos, José Luis De las. 1991. *La justicia penal de los Austrias en la Corona de Castilla*. Salamanca: Universidad de Salamanca.
- Hernán, Enrique García y Maffi, Davide (Eds.). 2006. *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica: política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*. Vol. II. *Ejército economía, sociedad y cultura*. Madrid: CSIC — Laberinto — Mapfre.
- Hernández Esteve, Esteban. 1982. «La historia de la contabilidad y los primeros tiempos de la partida doble en España»; *Revista Técnica Contable* Vol. 1.
- Hernández Esteve, Esteban. 1981. *Contribución al estudio de la historiografía contable en España*. Madrid: Banco de España.

- Hernández Sampieri, Roberto *et al.* 2010. *Metodología de la investigación*. México: Mac Graw Hill.
- Hernández Sánchez-Barba, Mario. 1992. *El mar en la historia de América*. Madrid: Mapfre.
- Herrera Ángel, Marta. 1998. «Desaparición de poblados caribeños en el siglo dieciséis», *Revista Colombiana de Antropología*, n.º 34.
- Herrera Ángel, Marta. 2007. «El poblamiento en el siglo XVI. Contrastes entre el Caribe y el interior andino», *Boletín Cultural y Bibliográfico* Vol. 44, n.º 75.
- Herrera Ángel, Marta. 2006. «Transición entre el ordenamiento territorial prehispánico y el colonial en la Nueva Granada», *Historia crítica*, n.º 32.
- Hoffman, Paul E. 1980. *The Spanish Crown and the defense of the Caribbean, 1535-1585. Precedent, Patrimonialism and Royal Parsimony*. Louisiana: Louisiana State University Press.
- Hoffman, Paul E. 1983. *Influencia de España en el Caribe, La Florida y La Luisiana, 1500-1800*. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana.
- Imber, Colin. 2005. *El imperio Otomano, 1300-1650*. Barcelona: Byblos.
- Jover, José María. 1985. *Carlos V y los españoles*. Madrid: Sarpe.
- Juan Manuel Zapatero. 1978. *La fortificación abaluartada en América*. San Juan de Puerto Rico: Instituto de Cultura Puertorriqueña.
- Julián, Antonio. 1951. *La perla de América. Provincia de Santa Marta*. Bogotá: Biblioteca Popular.
- Kesley, Harry. 2002. *Sir Francis Drake. El pirata de la Reina*. Barcelona: Ariel.
- Klein, Herbert S. 1999. *Las finanzas americanas del imperio español*. México: Instituto Mora.
- Konstam, Angus. 2002. «Renaissance war galley, 1470-1590», *Osprey New Vanguard*, n.º 62.
- Kriedte, Peter. 1994. *Feudalismo tardío y capital mercantil*, 11ª edición. Barcelona: Crítica.
- Ladero Quesada, Miguel Ángel. 1993. *Castilla y la conquista del Reino de Granada*. Granada: Diputación Provincial.
- Ladero Quesada, Miguel Ángel. 2001. *La guerra de Granada, 1482-1491*. Granada: Diputación de Granada.
- Ladero Quesada, Miguel Ángel. 2002. *Las guerras de Granada en el siglo XV.* Barcelona: Ariel.
- Ladero Quesada, Miguel Ángel. 2015. *La España de los Reyes Católicos*. Madrid: Alianza.

- Laorden Jiménez, Luis. 2016. *Navegantes españoles en el Océano Pacífico*. Madrid: Luis Laorden Jiménez.
- Lasala Navarro, Gregorio. 1961. *Galeotes y presidiarios de la marina de guerra en España*. Madrid: Ed. Naval.
- Lemaitre, Eduardo. 1983. *Historia general de Cartagena*, Tomo I (Bogotá: Banco de la República).
- Lemaitre, Eduardo. 1986. *Breve Historia de Cartagena de Indias, 1501-1901*. Bogotá: Cámara de Representantes.
- Llaguno y Amírola, Eugenio y Ceán Bermúdez, Juan Agustín. 1829. *Noticias de los Arquitectos y Arquitectura de España desde su restauración* Vol. III. Madrid: Imprenta Real.
- Lohman Villena, Guillermo. 1949. *Las minas de Huancavelica en los siglos XVI y XVII*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- López de Gomara, Francisco. 2000. *Guerras de mar del Emperador Carlos V*, Edición y estudio de Miguel Ángel de Bunes Ibarra y Nora Edith Jiménez. Madrid: Sociedad Estatal para la Conmemoración de los centenarios de Carlos V y Felipe II.
- López Zea, Leopoldo Daniel. 2003. *Piratas del Caribe y Mar del Sur en el siglo XVI (1497-1603)*. México: UNAM.
- Manera Regueyra, Enrique et al. 1999. *El buque en la armada española*. Madrid: Sílex.
- Marañón, Gregorio. 2005. «La vida en las galeras en época de Felipe II», *Ars Medica. Revista de humanidades*, n.º 4.
- Marchena Fernández, Juan. 1992. *Ejército y milicias en el mundo americano*. Bilbao: Mapfre.
- Marchena Giménez, José Manuel. 2010. «La vida y los hombres de las galeras de España (siglos XVI-XVII)». Tesis doctoral en historia, dirigida por Magdalena de Pazzis Pi Corrales. Universidad Complutense de Madrid.
- Marco Dorta, Enrique. 1952. *Cartagena de Indias. La ciudad y sus monumentos*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- Marco Dorta, Enrique. 1988. *Cartagena de Indias. Puerto y plaza fuerte*. Bogotá: Fondo Cultural Cafetero.
- Martín Acosta, María Emelina. 2011. «La importancia de las perlas en el Descubrimiento de América», *Anuario de Estudios Atlánticos* n.º 57.
- Martín Viana, José León. «El diezmo como tributo y como costumbre, Siglo XVIII». Disponible en línea: <http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/>

- el-diezmo-como-tributo-y-como-costumbre-siglo-xviii/html/
- Martin, Colin y Parker, Geoffrey. 1988. *La Gran armada, 1588*. Madrid: Alianza.
- Martínez Cardós, José. 1956. «Las Indias y las cortes de Castilla durante los siglos XVI y XVII», *Revista de Indias* 65. Vol. 16.
- Martínez Martínez, Manuel. 2012. «Los forzados de la escuadra de galeras del Mediterráneo en el siglo XVII. El caso de los gitanos», *Revista de Historia Naval* No.117.
- Martínez Reyes, Gabriel. 1986. *Cartas de los obispos de Cartagena de Indias durante el periodo hispánico, 1534-1820*. Medellín: Academia Colombiana de Historia Eclesiástica.
- Martínez Shaw, Carlos *et al* (coords.). 2006. *Cristóbal Colón*. España: Junta de Castilla y León, Consejería de Cultura, 2006.
- Mazín, Óscar y Ruiz Ibáñez, José Javier (ed.). 2012. *Las Indias Occidentales. Procesos de incorporación territorial a las Monarquías Ibéricas*. México: Colegio de México.
- Mazuera Nieto, Eduardo. 2014. «La fortaleza de los llanos de Bonda. Relación entre edificio y entorno en la frontera de Santa Marta en el siglo XVI». Tesis de doctorado, Universidad de los Andes.
- Mazuera Nieto, Eduardo. 2019. «La fortaleza de los llanos de Bonda. Conquista de una frontera del reino español en el siglo XVI». *Trashumante* n.º 13 (2019): 56-83.
- Meireles Gesteira, Heloisa. 2014. «O astrolábio, o mar e o Império», *História, Ciências, Saúde-Manguinhos* Vol. 21, n.º 3.
- Meisel Roca, Adolfo y Ramírez, María Teresa (eds.). 2015. *La economía colonial de la Nueva Granada*. Bogotá-México: Banco de la República-FCE, 2015.
- Melo, Jorge Orlando. 1996. *Historia de Colombia. El establecimiento de la dominación española*. Bogotá: Imprenta Nacional de Colombia.
- Mena García, Carmen. 1983. «El traslado de la ciudad de Nombre de Dios a Portobelo a fines del siglo XVI». *Anuario de estudios americanos*, n.º 40.
- Mena García, Carmen. 2011. *El oro del Darién: entradas y cabalgadas en la conquista de Tierra Firme (1509-1525)*. Sevilla: Centro de Estudios Andaluces. CSIC.
- Mena García, María del Carmen. 1998. *Sevilla y las flotas de Indias: la gran armada de Castilla del Oro (1513-1514)*. Sevi-

- Ila: Universidad de Sevilla — Fundación El Monte.
- Menéndez Pidal, Ramón. 1963. *Idea imperial de Carlos V*. Madrid: Espasa-Calpe.
- Mercado, Juan Carlos. «Espacios y encuentros fronterizos en la América Colonial: el caso de la Florida de Menéndez de Avilés (1565)», *Actas del XIV Congreso de la Asociación Internacional de Hispanistas*.
- Mira Caballos, Esteban. 2012. «La pérdida de la hegemonía naval en el Caribe y sus consecuencias (S. xvi)», *Revista de historia naval* n.º 117.
- Mira Caballos, Esteban. 2006. «Pedro Menéndez de Avilés diseñó el modelo de flota de Carrera de Indias», *Revista de Historia Naval* n.º 92.
- Mira Caballos, Esteban. 1998. *La armada guardacostas de Andalucía y la defensa de la Carrera de Indias (1521-1550)*. Sevilla: Muñoz Moya Editores.
- Mira Caballos, Esteban. 2000. *Indios y mestizos americanos en la España del siglo XVI*. Madrid-Frankfurt: Iberoamericana-Vervuert.
- Mira Caballos, Esteban. 2000. *Las Antillas Mayores, 1492-1550. Ensayos y documentos*. Madrid — Frankfurt: Iberoamericana — Vervuert.
- Mira Caballos, Esteban. 2015. *El sistema naval del Imperio Español. Armadas, flotas y galeones en el siglo XVI*. Punto de Vista Editores.
- Miranda Vásquez, Trinidad. 1976. *La gobernación de Santa Marta (1570-1670)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- Montaña Conchiña, Juan Luis de la. 2005. «El comercio en la frontera castellano-portuguesa: el ámbito extremeño (siglos XIII-XV)», *En la España Medieval* n.º 28.
- Morineau, Michel. 1985. *Incroyables gazettes et fabuleux métaux*. París: Cambridge (mass).
- Morrison, Samuel Elliot. 1993. *El Almirante de la Mar Océano. Vida de Cristóbal Colón*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Muro Orejón, Antonio (Edición, estudios y notas). 1961. *LeYES Nuevas de 1542-1543*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- Nadal, Jordi. 1959. «La revolución de los precios españoles en el siglo XVI. Estado actual de la cuestión». *Hispania: Revista de historia española* n.º 77.
- Nader, Helen. 1992. *Derechos del descubrimiento. Apelación final de Cristóbal Colón al rey Fernando*. Cali: Carvajal S.A.
- Navarro Miralles, Luis José. 1981. «Subsidio de galeras y excusado: una aportación al estu-

- dio de la contribución fiscal eclesiástica», *Pedralbes: revista d'història moderna* n.º 1.
- Olesa Muñido, Francisco Felipe. 1971. *La galera en la navegación y el combate*. Madrid: Junta Ejecutiva del IV Centenario de la Batalla de Lepanto.
- Ospino Valiente, Álvaro. 1994. *Análisis tipológico de las fortificaciones de la ciudad de Santa Marta*. Santa Marta: Colcultura.
- Ospino Valiente, Álvaro. 2002. *El drama urbano de Santa Marta durante la dominación española*. Bogotá: Ministerio de Cultura.
- Ots Capdequí, José María. 1941. *El Estado español en las Indias*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Otte, Enrique. 1977. *Cedulario indígena venezolano (1501-1812)*. Caracas: Universidad Católica Andrés Bello-Instituto de Investigaciones Históricas.
- Pagden, Anthony. 1988. *La caída del hombre natural: El indio americano y los orígenes de la etnología comparativa*. Madrid: Alianza.
- Parker, Geoffrey. 1979. *Spain and the Netherlands, 1559-1659. Ten studies*. Glasgow: William Collins sons & co.
- Parker, Geoffrey. 1990. *La revolución militar: innovación militar y apogeo de Occidente (1500-1800)*. Barcelona: Crítica.
- Parker, Geoffrey. 2001. *El éxito nunca es definitivo. Imperialismo, guerra y fe en la Europa moderna*. Bogotá: Taurus, 2001.
- Parry, J. H. 1975. *Europa y la expansión del mundo (1415-1715)*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Pérez Samper, María Ángeles y Betrán Moya, José Luis (Eds.). 2018. *Nuevas perspectivas de investigación en Historia Moderna: Economía, Sociedad, Política y Cultura en el Mundo Hispánico*. Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona-Fundación Española de Historia Moderna-Universitat de Barcelona.
- Pérez y González de la Torre, Virgilio. 2001. *Historia de las cuatro marinas españolas. Marina de guerra*. Madrid: Sílex.
- Pérez, Joseph. 2004. *Carlos V*. Biblioteca ABC, ediciones Folio SA.
- Pérez-Mallaína, Pablo E. y Torres Ramírez, Bibiano. 1987. *La Armada del Mar del Sur*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- Piñero, Mariano Esteban. «Las medidas en la época de Felipe II. La uniformación de las medidas». Disponible en: <http://museovirtual.csic.es/sa->

- las/medida/medidas_y_mate-
maticas/articulo33.htm
- Prieto Romero, Juan José y Fortes Garrido, Juan Carlos. 2017. «Evolución tecnológica del timón de codaste», *Historia Digital* Vol. 17, n.º 30.
- Prieto, Juan José y Gorostiza, Leopoldo. 2015. «Las Carabelas de Colón: Su diseño y reconstrucción» *Prisma tecnológico* Vol. 6, n.º 1.
- Quartapelle, Alberto. 2017. «El redescubrimiento de las islas Canarias en el anno domini 1339», *Revista de Historia Canaria* n.º 199.
- Reichert, Rafal. 2013. *Sobre las olas de un mar plateado. La política defensiva española y el financiamiento militar novohispano en la región del Gran Caribe 1598-1700*. Mérida: UNAM.
- Reilly, Bernard F. 1996. *Las Españas medievales*. Barcelona: Península.
- Restrepo Tirado, Ernesto. 1929. *Historia de la provincia de Santa Marta. Parte I*. Imprenta y librería de Eulogio de las Heras y Sierpes 13.
- Ribot García, Luis Antonio, Carrasco Martínez, Adolfo y Fonseca, Luis Adao da (coords.). 1995. *El Tratado de Tordesillas y su época* Vol. II. España: Junta de Castilla y León.
- Rodríguez Lorenzo, Sergio Manuel. «Ya salir era un milagro: la organización de las flotas a Indias (circa 1560-1622)», 12-14. Conferencia dictada en el Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH), 16 de agosto de 2018. Disponible en: https://www.academia.edu/37421458/Ya_salir_era_un_milagro_la_organizaci%C3%B3n_de_las_flotas_a_Indias_circa_1560_1622_.
- Rodríguez Ramos, Luis. 1978. «La pena de galeras en la España moderna», *Anuario de derecho penal y ciencias penales*, Tomo 31, fascículo 2.
- Rodríguez Vicente, María Encarnación. 1986. *Economía, sociedad y Real Hacienda en las Indias españolas*. Madrid: Alhambra.
- Romano, Ruggiero. 1998. *Monedas, seudomonedas y circulación monetaria en las economías de México*. México: Fondo de Cultura Económica —Colmex.
- Romano, Ruggiero. 2004. *Mecanismos y elementos del sistema económico colonial americano, siglos XVI-XVIII*. México: Fondo de Cultura Económica —Colmex.
- Rosell, Cayetano. 1853. *Historia del combate naval de Lepanto*. Madrid: Imprenta de la Real Academia de la Historia.

- Rosselló i Verger, Vicenç M. 2011. «La carta de navegar. Un instrumento mediterráneo de amplia difusión», *Medievalismo* n.º 21.
- Rozas Español, Ángel. 2017. «La ruta atlántica (siglos XI-II-XIV): análisis de la formación de una ruta comercial», *Espacio, tiempo y Forma. Serie III. Historia Medieval* n.º 30.
- Rubio Serrano, José Luis. 1991. *Arquitectura de las naos y galiones de las flotas de Indias (1492-1590)*, Tomo I. Málaga: Seyer.
- Ruiz Ibáñez, José Javier (Coord.). 2009. *Las milicias del rey de España. Sociedad, política e identidad en las Monarquías Ibéricas*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Rumeu de Armas, Antonio. 1985. «La expansión europea en África: la rivalidad hispano-lusa por el dominio político del Continente», *Canarias y América antes del Descubrimiento. La expansión europea*. Santa Cruz de Tenerife: Confederación Española de Cajas de Ahorros.
- Rumeu de Armas, Antonio. 1982. «La expedición militar mallorquina de 1366 a las islas Canarias», *En la España medieval* n.º 3.
- Rumeu de Armas, Antonio. 1964. «La exploración del Atlántico por mallorquines y catalanes en el siglo XIV», *Anuario de Estudios Atlánticos* n.º 10.
- Rumeu de Armas, Antonio. 1977. «Las pesquerías españolas en la costa de África (siglos XV-xvi)», *Anuario de Estudios Atlánticos* n.º 23.
- Saldarriaga Escobar, Gregorio. 2012. *Alimentación e identidades en el Nuevo Reino de Granada: Siglos XVI y XVII*. Bogotá: Ministerio de Cultura.
- Sánchez Baena, Juan José. 2010. «La necesidad y el empleo de galeras en el mar Caribe en la segunda mitad del siglo XVI», *Revista de Historia Naval*, n.º 110.
- Sánchez Bella, Ismael. 1990. *La organización financiera de las Indias, siglo XVI*. México: Escuela Libre de Derecho-Miguel Ángel Porrúa Grupo Editorial.
- Sanjurjo Ramos, Jesús. 2012. «Camino transísmico y ferias de Panamá, siglos XVII y XVIII», *Anales del Museo de América* n.º 20.
- Sanz, Lorenzo. 1980. *Comercio de España con América en la época de Felipe II*. Valladolid: Diputación Provincial de Valladolid.
- Sardone, Sergio. 2016. «El incipiente comercio colonial con Cartagena de Indias, 1533-

- 1554», *Tempus: revista en historia general* n.º 4.
- Sauer, Carl Ortwin. 1984. *Descubrimiento y dominación española del Caribe*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Schäfer, Ernesto. 1947. *El Consejo Real y Supremo de las Indias. La labor del Consejo de Indias en la administración colonia*, Tomo II. Sevilla: CSIC—Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- Schwarz, George. 2019. «Las naves de exploración. Carabelas y naos», *Desperta Ferro: La Armada española (II). La era de los descubrimientos*, n.º 18.
- Amaya Palacios, Sebastián. 2018. «Adecuación militar de Tierra Firme: el caso de Santa Marta (1572-1644)», *Temas Americanistas* n.º 41.
- Segovia Salas, Rodolfo. 1989. *Las fortificaciones de Cartagena de Indias. Estrategia e historia*. Bogotá: Carlos Valencia Ed.
- Serlin, Devin. 2014. «Turning the Tide. Venetian contributions to the battle of Lepanto», *Virginia Tech Undergraduate Historical Review* Vol. 3.
- Serrano Álvarez, José Manuel. 2002. «Apuntes para una metodología del gasto militar en Indias», *Temas americanistas* 15.
- Serrano Mangas, Fernando. 1985. *Los galeones de la Carrera de Indias (1650-1700)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- Serrera, Ramón María. 2013. *La América de los Habsburgo (1517-1700)*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- Silva Pinto, Luiz Fernando da. 2013. *Sagres: a revolução estratégica*. Rio de Janeiro: editoria FGV.
- Skinner, Brian J. y Turekian, Karl K. 1976. *El hombre y el océano*. Barcelona: Omega-Casanova.
- Sluiter, Engel. 1998. *The Gold and Silver of Spanish America* (Berkeley: University of California Press).
- Steward, James. 1948. «The Circumcaribbean Tribes: An Introduction», *Handbook of South American Indians*, Vol. 4.
- Suárez Fernández, Luis. 1963. «La cuestión de derechos castellanos a la conquista de Canarias y el Concilio de Basilea», *Anuario de Estudios Atlánticos* n.º 9.
- Subrahmanyam, Sanjay. 2007. «Holding the World in Balance: The Connected Histories of the Iberian Overseas Empires, 1500-1640», *The American Historical Review* Vol. 112, n.º 5.
- Subrahmanyam, Sanjay. 2012. *The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700: A Political*

- cal and Economic History*. UK: Wiley-Blackwell.
- Kühne, Thomas. 2007. «La renovación de la Historia Militar. Coyunturas, interpretaciones, conceptos». *Semata*, Vol. 19.
- Thomas, Hugh. 2010. *El imperio español de Carlos V*. Barcelona: Planeta.
- Thomas, Hugh. 2013. *El señor del mundo. Felipe II y su imperio*. Barcelona: Planeta.
- Thompson, I. A. A. 2006. «Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo durante el siglo XVI». *Manuscrit*, n.º 24.
- Thompson, I. A. A. 1981. *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*. Barcelona: Crítica.
- Tirado Mejía, Álvaro. 1972. *Introducción a la historia económica de Colombia*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Tomás y Valiente, Francisco. 1969. *El derecho penal en la Monarquía Absoluta (S. XVI-XVIII)*. Madrid: Tecnos.
- Torres García, Guillermo. 1945. *Historia de la moneda en Colombia*. Bogotá: Banco de la República.
- Torres Ramírez, Bibiano y Palomo, José J. Hernández (coord.). 1982. *Andalucía y América en el siglo XVI: actas de las II Jornadas de Andalucía y América*. Vol. I. Santa María de la Rábida: Universidad de Santa María de la Rábida.
- Torres Ramírez, Bibiano. 1981. *La Armada de Barlovento*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- Torres Ramírez, Bibiano. 1992. *La marina en el gobierno y administración de Indias*. Madrid: Mapfre.
- Tovar Pinzón, Hermes. 1997. *La estación del miedo o la desolación dispersa. El caribe colombiano en el siglo XVI*. Bogotá: Planeta Colombiana Editorial S.A.
- Tovar Pinzón, Hermes. 1999. *El imperio y sus colonias. Las Casas Reales de la Nueva Granada en el siglo XVI*. Bogotá: Archivo General de la Nación.
- Tzavaras, Andrew. 2014. «The Galeasses at Lepanto as a Reflection of the Sixteenth-Century Venetian Strategic Outlook», *NCSU Graduate Journal of History* Vol. 2.
- Valdez Bubnov, Iván. 2011. *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI – XVIII)*. México: UNAM – Instituto de Investigaciones Históricas.
- Vals Mingo, Marta Milagros del. 1986. *Las capitulaciones de Indias en el siglo XVI*. Madrid: Instituto de cooperación iberoamericana.

- Vargas Machuca, Bernardo de. 2003. *Milicia y descripción de las Indias*. Bogotá: Banco Popular.
- Vicens Vives, Juan. 1946. *Rumbos oceánicos. Los navegantes hispanos*. Barcelona: Barna.
- Vicens Vives, Juan. 1968. *Coyuntura económica y reformismo burgués y otros estudios de historia de España*. Barcelona: Editorial Ariel, 1968.
- Vicens Vives, Juan. 1981. *Historia general moderna. Siglos XV — XVIII* Tomo I. Barcelona: Vicens bolsillo.
- Vidal Ortega, Antonino. 2004. «Cambio de función del puerto de Cartagena de Indias durante el siglo XVI». *Historia Caribe* n.º 9.
- Vidal Ortega, Antonino. 2003. «La región geohistórica del caribe. Tierra Firme y Cartagena de Indias a comienzos del siglo XVI». *Revista mexicana del Caribe* No.7.
- Vidal Ortega, Antonino. 1997. *Cartagena de Indias en la articulación del espacio regional del Caribe, 1580-1640: la producción agraria*. Lebríja: Agrija ediciones.
- Vidal Ortega, Antonino. 2002. *Cartagena de Indias y la región Histórica del Caribe, 1580-1640*. Sevilla: CSIC-EE-HA-Universidad de Sevilla.
- Vidal Ortega, Antonino. 2003. «Barcos, velas y mercancías del otro lado del mar. El puerto de Cartagena de Indias a inicios del siglo XVII». En: *Colombia y el Caribe. XIII congreso de colombianistas*. Barranquilla: Universidad del Norte.
- Vila Vilar, Enriqueta. 1977. *Hispanoamérica y el comercio de esclavos*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano Americanos.
- Vila Vilar, Enriqueta. 2001. *Aspectos sociales en América colonial. De extranjeros, contrabando y esclavos*. Bogotá: Instituto Caro y Cuervo.
- Vilar, Pierre. 1972. *Oro y moneda en la historia, 1450-1920*, 2º edición. Barcelona: Ariel.
- Weber, David J. 2000. *La frontera española en América del Norte*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Weber, Max. 2017. *Historia económica general*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Ybot León, Antonio. 1952. *La arteria histórica de la Nueva Granada*. Bogotá: ABC.
- Yun Casalilla, Bartolomé. 2004. *Marte contra minerva. El precio del Imperio español, c. 1450-1600*. Barcelona: Editorial Crítica.
- Yun Casalilla, Bartolomé. 2019. *Los imperios ibéricos y la globalización de Europa (siglos XV*

- a xvii). Barcelona: Galaxia Gutenberg.
- Zapatero, Juan Manuel. 1979. *Historia de las fortificaciones de Cartagena de Indias*. Madrid: Centro Iberoamericano de Cooperación.
- Zapatero, Juan Manuel. 1980. *Historia de las Fortalezas de Santa Marta y estudio asesor para su restauración*. Bogotá: Academia Colombiana de Historia.
- Zysberg, André y Burlet, René. 1990. *Gloria y miseria de las galeras*. Madrid: Aguilar Universal.

Esta monografía busca trazar algunas líneas sobre el desarrollo del Estado Fiscal Militar (Fiscal-Military State) para el caso del Imperio español, y específicamente en la región Circuncaribe Sur. Se aborda el olvidado siglo XVI, pretendiendo emular la temática, enfoque y metodología de algunos de sus textos pioneros. Para ello, se ha optado por privilegiar el análisis de las capacidades navales y, en especial, el proceso de estatalización de las armadas, tomando como estudio de caso la creación de la primera escuadra de galeras guardacostas en el Caribe en 1578. Esta escuadra, acantonada en el puerto de Cartagena de Indias, patrullaba desde el cabo de la Vela hasta Veragua.



GRUPO DE UNIVERSIDADES
IBEROAMERICANAS
LA RÁBIDA

un
i Universidad
Internacional
de Andalucía
A

un
i Universidad
Internacional
de Andalucía
A Pr
E de Estudios
Iberoamericanos
Grupo La Rábida
mio 14
Area
Ciencias Sociales
y Jurídicas y Humanidades