

UN PUERTO DE INVIERNO PARA LA ARMADA DEL MAR  
OCÉANO: LA PERSPECTIVA SEÑORIAL DE LOS  
DUQUES DE MEDINA SIDONIA (1600-1640)

LUIS SALAS ALMELA  
*CHAM (Lisboa) –EEHA (Sevilla)*

---

Fecha de recepción: 20/02/2009

Fecha de aceptación: 03/03/2010

---

RESUMEN

En este artículo planteamos el estudio de los diversos planos que convergían en la toma de posición de los duques de Medina Sidonia –capitanes generales del Mar Océano y Costas de Andalucía entre 1588 y 1641– respecto a un debate estratégico concreto, como era la elección del puerto de invernada de la Armada del Mar Océano. Intereses señoriales, necesidades defensivas y cuestiones de prestigio se dieron cita en una serie de discusiones en las que la voz distante del duque andaluz se hizo sentir de forma muy notable en Madrid.

ABSTRACT

This article explores the process of decision-making by which the dukes of Medina Sidonia –being at this time the main military authority in the Lower Andalusia– took strategic decisions regarding to the harbour in which should the Atlantic Armada remain during the winter season. Seignourial interests, defensive priorities and prestige matters were some of the issues that more clearly influenced in a series of debates in which, although the distance, the Medina Sidonia's were able to be listened by the government in Madrid.

PALABRAS CLAVE

Duques de Medina Sidonia, Armada, comercio atlántico, Andalucía, sistemas defensivos.

KEY WORDS

Abstract: Palabras claves en inglés: Duques de Medina Sidonia, Armada, atlantic trade, Andalucía, defensive systems.

---

PLANTEAMIENTO GENERAL

Cuando, en 1601, el VII duque de Medina Sidonia, don Alonso Pérez de Guzmán el Bueno, aprovechó una consulta regia para recordar que los aprestos de las armadas oceánicas habían estado encomendadas a él tiempo atrás, sabía muy bien que en los Consejos y Juntas de la Corte contaba con suficientes apoyos para que defendiesen su retorno a la participación activa en unas materias en las que, pese a sus palabras, nunca había dejado del todo de tomar parte<sup>1</sup>. No obstante, es cierto que las competencias explícitas del duque en tanto que Capitán General del Mar Océano y Costas de Andalucía –cargo que ostentaron los duques de Medina Sidonia entre 1588 y 1641<sup>2</sup>–

1 Archivo Ducal de Medina Sidonia (en adelante ADMS), leg. 2.405, 26 de abril de 1601.

2 Cargo militar creado en 1588 y cuya finalidad era defender la costa de las actuales provincias de Cádiz y Huelva, además de ejercer una cierta supervisión sobre los aprestos de armadas en dichas costas.

estuvieron, en lo referente al sostenimiento de fuerzas navales, sometidas a múltiples variaciones y afectaron a diversas unidades de combate. Pero lo cierto es que aquel gran señor de vasallos andaluz, que gobernaba desde su corte señorial de Sanlúcar de Barrameda el más rico estado nobiliario de la Corona de Castilla, agregaba merced a la Capitanía un amplio poder militar a sus ya amplísimos resortes de poder social, económico y simbólico. Lo más notable de aquella Casa señorial no era tanto la acumulación de responsabilidades, sino el hecho de que todas ellas se concentrasen sobre una misma región y que aquel espacio geográfico fuese un área de tanta importancia estratégica para la Monarquía Hispánica como era la Baja Andalucía<sup>3</sup>.

En todo caso, la decisión de escoger el puerto adecuado para albergar una fuerza naval tan importante como era la Armada del Mar Océano debe ser puesta en relación con ciertos requisitos que debían poseer los lugares de costa designados a tal efecto. En primer lugar, obviamente, la ciudad que aspirase a acoger la armada debía poseer una dársena o un abrigo natural capaz de albergar con seguridad los buques. Además, debía estar dotada de un soporte logístico para atender las necesidades específicas de los buques –como el maestrazgo para el carenado y reparación de los cascos, el suministro de jarcias y la capacidad de acoger en tierra a los tripulantes y soldados. Un último aspecto, donde correspondía, eran las múltiples condiciones que requería una comarca para la fábrica de buques –desde bosques con maderas adecuadas en las inmediaciones a la infraestructura técnica y empresarial adecuada. Tras estas necesidades básicas, en segundo lugar, la ciudad debía contar con alguna seguridad para garantizar que los tripulantes y la infantería de marina no se dispersara en los largos períodos de anclaje.

Estos dos aspectos, sin duda, afectaban, en el caso que nos ocupa, al mando militar de tierra de la Capitanía General de las Costas de Andalucía y en ellos los Medina Sidonia no dejaron de tomar parte, siquiera de forma indirecta, en el tiempo que ostentaron dicho cargo. De hecho, la inclusión de la Capitanía General del Mar Océano en la doble titulación del cargo responde a las amplias parcelas sobre las que los Medina Sidonia actuaron respecto a las armadas de Indias, cuyo puerto de arribada y partida era Sanlúcar.

En este artículo planteamos el estudio de los diversos planos que convergían en la toma de posición de los Medina Sidonia respecto a un debate estratégico concreto, como era la elección del puerto de invernada de la Armada del Mar Océano. Como iremos viendo, intereses señoriales, necesidades defensivas y cuestiones de prestigio se dieron cita en una serie de debates en los que la voz distante del duque andaluz se hizo sentir de forma muy notable en Madrid, es decir, en la Corte del Rey Católico. Este planteamiento nos obligará a explorar la relación compleja entre un poder señorial, la Corte regia y la estrategia de la Monarquía.

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

3 Sobre la Casa de Medina Sidonia, véase SALAS ALMELA, L., *Medina Sidonia: el poder de la aristocracia, 1580-1670, 1588-1660*, Madrid, 2008.

## LA MANO DEL DUQUE Y LAS ARMADAS REGIAS: ASPECTOS LOGÍSTICOS

Generalmente, la participación de Medina Sidonia en la disposición de las armadas aparece aludida en la documentación con la fórmula *tener mano*<sup>4</sup>. Conviene proceder, en primer lugar, a dotar de un contenido concreto a esta expresión, es decir, debemos buscar el significado de esa *mano* del duque sobre las armadas a partir de diversos ejemplos de sus competencias sobre buques y tripulantes.

**Levas.** Tras la crisis demográfica de fines del XVI y, a medida que las exigencias bélicas de la Corona se fueron agudizando, encontrar reemplazos para sostener los ejércitos de la Monarquía se fue convirtiendo en un problema esencial. Por otro lado, la tendencia a dejar en manos de comerciantes extranjeros los intercambios de larga y media distancia fue provocando que decreciese el número de marineros castellanos avezados en la navegación en mar abierto. Es más, a medida que el servicio de las armas fue perdiendo brillo, como consecuencia de los retrasos en los pagos y de las deficientes condiciones de la vida a bordo, hubo que redoblar esfuerzos para evitar la dispersión de los servidores de las fuerzas navales cuando tocaban en tierra.

Esto afectaba tanto a la “gente de cabo” –marineros–, como a las tropas de infantería embarcadas. Sin embargo, estas circunstancias no afectaron por igual a todas las fuerzas marítimas de la Monarquía. De hecho, las flotas de Indias siempre padecieron de forma sensiblemente menor estos problemas, dado que servir en ellas mantuvo en la Edad Moderna el aura de ser una oportunidad de lucro personal. En consecuencia, si en un mismo momento se trataba de levantar más de una dotación naval en la Baja Andalucía, el orden de prelación de unas armadas sobre otras resultaba vital para dar celeridad al apresto de aquella menos apetecida. Así, por ejemplo, en 1616, cuando Medina Sidonia pidió permiso para acometer en primer lugar la leva con destino a las Filipinas, advirtió que si se supiese que al mismo tiempo se estaba levantando una armada del Mar Océano, se correría el riesgo de no encontrar hombres para la una ni para la otra<sup>5</sup>. La carestía de marineros era ya tal que la Junta de Guerra, de la que era secretario Juan Ruiz de Contreras<sup>6</sup>, había estimado que sería conveniente que fuesen pilotos holandeses los que tripulasen los barcos destinados a las Filipinas<sup>7</sup>.

Estos problemas se complicaron aún más a partir de la tercera década del siglo XVII. En concreto, en la Baja Andalucía, la existencia a principios de la década de 1620 de una armada de la guarda del Estrecho –que en 1621 contaba con 20 galeones<sup>8</sup>– hacía recaer una presión bélica inhabitual que se sumaba al sostenimiento de las armadas de Indias. De este modo, la tarea de encontrar hombres capacitados para tripular los buques de guerra del Rey Católico resultaba muy difícil. Ya en 1625, una

4 Por ejemplo, en una consulta del Consejo de Estado y Guerra pleno de 23 de septiembre de 1610, se decía “ha tenido la mano el duque de Medina Sidonia, ayudando a la disposición de ello”. Archivo General de Simancas (AGS), *Guerra Antigua*, leg. 729.

5 ADMS, leg. 2.410, cartas de 26 de enero, 3 y 5 de febrero de 1616.

6 Al año siguiente, sería el propio Ruiz de Contreras a quien se cometiese el despacho de la armada, mostrando entonces su satisfacción por tener ocasión de besar las manos al duque.

7 ADMS, leg. 2.410, 14 de febrero de 1616.

8 AGS, *Guerra Antigua*, leg. 889, 18 de octubre de 1623.

orden del Consejo de Guerra para hacer una nueva leva con destino a las Filipinas incluyó la advertencia a Medina Sidonia de que omitiese el fin al que en realidad se destinaba, para evitar un efecto de huida. Para entonces, las levas se habían convertido en un problema estratégico de primera magnitud, reconocido por todas las instancias implicadas, hasta el punto de que se recurrió a políticas tan agresivas como la recluta forzosa<sup>9</sup>. Alcanzar ya el número teórico de 100 hombres por compañía de infantería de marina parecía tarea imposible<sup>10</sup>.

Cuando en 1631 Medina Sidonia recibió el encargo de ayudar a Lope de Hoces, que debía aprestar la Armada del Mar Océano, los deseos de que hubiese buena correspondencia entre los dos capitanes generales se referían, antes que nada, a la ayuda del primero al segundo para conseguir gente de mar<sup>11</sup>. En aquella ocasión, Medina Sidonia recordó que la Armada y la Flota de Indias “de ordinario se componen de gente de esta provincia, y mucha [hay] en los navíos de Lisboa”, de modo que se habían agotado ya hacía tiempo los voluntarios de que se habían nutrido tiempo atrás<sup>12</sup>. Para evitar las medidas extremas de presión a pescadores y comerciantes para que entrasen a servir en las armadas reales –entre otras cosas por el daño que esto suponía a sus fuentes de ingresos señoriales–, Medina Sidonia amparó diversos proyectos de reforma. Entre ellos figura un ambicioso plan que aspiraba a fomentar las vocaciones hacia las actividades náuticas. Para tratar de dar calor a la iniciativa, el duque don Manuel Alonso puso el arbitrio bajo la tutela de Olivares, quien pese a mostrarse interesado en el asunto, no llegó a encontrar la ocasión para ponerlo en ejecución<sup>13</sup>.

**Alojamientos.** Precisamente la dificultad de alcanzar la dotación adecuada para las armadas hacía que la otra cara de la moneda del problema de las levas fuera el evitar la dispersión de las tripulaciones en tierra. Los alojamientos afectaban a la Baja Andalucía de forma muy especial: junto a las ocasionales visitas de la Armada del Mar Océano, residían de ordinario en sus puertos las flotas indianas y las Galeras de España. Encontrar un acomodo seguro para marinos e infantes en un radio no muy lejano de la costa –para que estuviesen a disposición del Capitán General cuando fuera preciso– era vital. Sin embargo, las soluciones que se improvisaron en este sentido fueron una fuente constante de problemas con los concejos afectados. Conviene recordar, por ejemplo, que las villas del amplísimo alfoz de Sevilla, que estuvieron durante medio siglo exentas de estos gravosos servicios, hacían recaer un mayor esfuerzo sobre las poblaciones costeras. Así, según le comunicó Felipe III a Medina Sidonia defendiendo los privilegios de Utrera, el Capitán General no debía sobrepasar ese límite hacia el interior para la distribución de tropas<sup>14</sup>.

9 PAKER, G., *El ejército de Flandes y el Camino Español, 1567-1659*, Madrid, 1985 [1972], 80-81; GOODMAN, *El poderío naval español. Historia de la Armada española del siglo XVII*, Barcelona, 2001, 277-278.

10 British Library (BL), *Eggerton (Eg)*. 321, fol. 4 r., 3 de junio de 1625.

11 ADMS, leg. 2.414, 29 de marzo de 1631.

12 ADMS, leg. 2.415, 25 de enero de 1632.

13 AGS, *Varios-Medina Sidonia*, leg. 78-2, d. 201, 202 y 203, todos de 1638 ; 204, de 22 de agosto (representación de las dificultades de la leva); 282, 7 de noviembre; 238, 8 de noviembre de 1638.

14 ADMS, leg. 2.411, 23 de enero de 1619.

Desde luego, la apelación de Sevilla a los privilegios locales no era excepción. Más bien, la introducción de cualquier novedad en esta materia generó rechazos a todos los niveles. Valga como ejemplo la queja de los regidores de Jerez en 1626, cuando protestaron porque el duque les ordenó que aprestasen 300 camas para alojar a la infantería de la Armada de Indias, alegando que la ciudad también era exenta. Felipe IV, dado lo puntualmente que servía Jerez a la defensa costera, pidió a Medina Sidonia que procurase evitar aquellas órdenes<sup>15</sup>. Tales privilegios de las ciudades realengas, en una costa en la que el señorío estaba muy presente, incluido por supuesto el estado de los Medina Sidonia, aumentaba las dificultades del Capitán General para encontrar acomodo a las tropas, toda vez que los alojamientos debían contar con el permiso del titular del señorío.

Tras el asalto inglés de 1625, en una coyuntura favorable a las innovaciones, Medina Sidonia propuso una forma alternativa para los alojamientos. En concreto, sugirió ofrecer a las poblaciones costeras la posibilidad de verse libres de la obligación de alojar tropas a cambio de una cierta cantidad de dinero para financiar “camas” en Cádiz, lo que significaba potenciar una fórmula de acuartelamiento. Pese a la favorable acogida inicial que el proyecto tuvo en la Corte, antes de que acabase el año, Felipe IV ordenó que se continuase con el estilo antiguo. En efecto, tras agradecer los desvelos del duque, el rey afirmó que “todavía he querido advertiros que algunos inconvenientes que se han ofrecido pesan tanto que no se puede innovar en los alojamientos que siempre ha habido, pero he mandado que anden siempre algunos navíos de mi armada navegando, con lo cual no será tan grande el número de gente que se alojé”<sup>16</sup>. De todos modos, aquel año se dictó una nueva disposición, en sintonía con las propuestas de Medina Sidonia, que señalaba alojamientos en lugares de mediano o gran tamaño de “la tierra adentro”, que hasta entonces habían estado exentos –como Antequera, Loja-Alhama y Ronda- para aliviar a las villas costeras<sup>17</sup>.

En enero de 1631, ciertos problemas de alojamiento de la gente de la Carrera de Indias llevaron a Medina Sidonia a plantear a los Consejos una distinción sumamente interesante. Puntualizaba que, mientras él consideraba que se debía cuidar con mayor atención a las tropas de la Armada Real cuando estuviesen alojadas en tierra, los de las armadas de Indias no merecían tanto cuidado por ser el suyo un destino más apetecido: “es mucha la diferencia con la que se sirve en la Carrera de las Indias, que como navegación más acomodada y codiciada se les debe permitir menos cualquier demasía, demás que corriendo su paga por cuenta del avería es justo sea puntual”<sup>18</sup>. Lo que proponía el duque era que se arbitrasen medios para alentar a las poblaciones a aceptar el alojamiento de los marineros de la Armada del Mar Océano, seguramente mediante alguna forma de compensación en materia fiscal. Por el contrario, implí-

15 ADMS, leg. 2.413, 19 de julio de 1626.

16 ADMS, leg. 2.413, cartas de Felipe IV a Medina Sidonia de 26 de julio y 18 de noviembre de 1626.

17 ADMS, leg. 2.413, 30 de diciembre de 1626.

18 ADMS, leg. 2.414, 31 de enero de 1631.

citamente daba a entender que las poblaciones que acogían a las dotaciones de las armadas de Indias tenían la posibilidad de beneficiarse en algún modo de la misma presencia de los marineros y soldados, por las riquezas que conocidamente traían consigo de América. Sea como fuere, tampoco aquella iniciativa se pudo llevar a cabo.

**Pertrechos.** Las primeras y exitosas experiencias de embargos generales contra holandeses e ingleses a fines del XVI provocaron en la Península Ibérica los primeros conatos de desabastecimiento de algunos productos imprescindibles para la puesta a punto de los buques. Esto se debió a que dichas manufacturas procedían del norte de Europa y eran comercializadas en su mayor parte por mercaderes de aquellas naciones. Tras unos años de relativa satisfacción de esta demanda, la reanudación de las hostilidades con los holandeses en 1621 renovó, como uno de sus primeros efectos negativos en los puertos castellanos, este desabastecimiento. Tanto es así que, unos meses después del fin oficial de la Tregua de los Doce Años, Felipe IV remitió a las autoridades de Sanlúcar, Sevilla y Cádiz orden de que buscasen comerciantes dispuestos a ir hasta el Báltico en barcos alemanes para comprarlos<sup>19</sup>. Unos años después, sobre todo tras el asalto a Cádiz, el desabastecimiento llegó a provocar fricciones. Así, en 1626, con motivo de la expedición que se preparaba para socorrer a Santo Domingo, la necesidad de pólvora de la armada, que se pretendió paliar recurriendo a la que poco antes se había almacenado en Cádiz para su defensa, puso de manifiesto la escasez general. El presidente de la Casa de la Contratación, el marqués de la Puebla, acusó a Medina Sidonia de haberse opuesto a la entrega de la pólvora, pretextando que no se podía desabastecer Cádiz. En un borrador de carta de Felipe IV, remitido a don Manuel Alonso aún sin la firma regia para ganar tiempo, la Junta de Guerra de Indias señaló el nudo del problema al decir que “pues cuando fuese necesaria en aquella ciudad [la pólvora] se podría proveer después, apretando la necesidad y remediando la que de presente se ofrece, en que tanto conviene la brevedad”<sup>20</sup>. Es decir, se asumía que el grado de necesidad era el que debía dictar el remedio, lo que implicaba perpetuar el estado de carestía crónica.

Los Medina Sidonia no dejaron por tanto de implicarse en cuestiones tan diversas como la compra de suministros o la construcción naval —cuando ésta se proyectó en la Baja Andalucía—, pasando por la distribución de la artillería<sup>21</sup>. Sin embargo, los recursos no eran infinitos. En mayo de 1639, ante las peticiones del general don Jerónimo de Sandoval para que le entregase en Cádiz cierto número de piezas de artillería, el IX duque replicó con una solicitud opuesta para que no se le obligase a dejar indefensa a Cádiz, como quedaría sin aquellos cañones<sup>22</sup>. En opinión de Medina Sidonia, se trataba de nuevo de no preterir la defensa de Cádiz frente a

19 ADMS, leg. 2.411, 29 de julio de 1622.

20 Dos cartas del secretario Antonio González Legarda a Medina Sidonia de 5 y 17 de marzo y el borrador de Felipe IV al mismo, con fecha 17 de marzo de 1626. ADMS, leg. 2.413.

21 ADMS, leg. 2.418, d. 170 y 179, 13 y 15 de marzo de 1639; una copia del asiento firmado entre Felipe IV y Diego Cardoso para la construcción de 13 galeones y 2 pataches en Andalucía en AGS, *Varios-Medina Sidonia*, leg. 78-2, d.155; ver también GOODMAN, *El poderío...*, 160.

22 ADMS, leg. 2.418, d. 271, 272, 278 y 279, 1 (2) y 7 de mayo de 1639.

otros intereses<sup>23</sup>. En todo caso, tras el desastre de las Dunas, a partir de octubre de 1639, la indefensión de la Península se hizo patente, por lo que se trató de dar un nuevo impulso a la recomposición de la Armada. En noviembre, Felipe IV ordenó a Medina Sidonia que fuese con mucho secreto tratando de negociar la forma de comprar barcos o embargarlos para proceder a artillarlos<sup>24</sup>. A fines de año, Medina Sidonia lamentó en varias cartas, una de ellas dirigida al conde-duque, que tras haber recibido aquella orden y haber comenzado con cierto éxito a disponer las adquisiciones, ahora se le escribía de Madrid “con dilaciones en la remisión del dinero y en las demás disposiciones”. Advertía, así mismo, que tal cosa redundaba en desaire de Su Majestad, equiparando al mismo tiempo la necesidad que el rey tenía de mantener el crédito de ambas ramas de la Casa de Guzmán, la de Medina Sidonia y la de Olivares<sup>25</sup>.

**Financiación.** En 1627, don Agustín Maldonado –contador del duque de Medina Sidonia<sup>26</sup>- feneció unas cuentas en la Contaduría Mayor de Cuentas de Felipe IV en las que explicaba cómo se habían invertido los 54.000 ducados que el duque había recibido en diversas partidas para el servicio regio desde 1623 hasta 1626. Merece la pena que nos detengamos un instante en ilustrar las ocupaciones financieras que implicaba una operación de apresto de buques para la Capitanía de Medina Sidonia. En primer lugar, hay que destacar que buena parte de aquel dinero -siempre después de haber sido aprobada la partida- era adelantado por el propio duque con el fin expreso de agilizar los trámites. Según la declaración de Maldonado, el duque adelantó las partidas siguiendo la *insinuación* implícita en la orden regia. Esto nos da una buena pista de porqué recurría insistentemente la Corona a la mediación del duque en estos gastos: la riqueza de la Casa ducal garantizaba la inmediatez de la disposición del dinero, antes incluso de que se remitiese información precisa desde la Corte.

En contrapartida, el duque disponía de una amplia autoridad discrecional, no expresamente delegada, para nombrar al pagador que había de hacerse cargo del dinero y realizar unas librazas que no sólo debían ser firmadas por él, sino que su propio contador –Maldonado- autorizaba. Este amplio margen de maniobra llegaba incluso al extremo de permitirle detraer partidas destinadas a un fin para dedicarlas a otro. En las cuentas de Maldonado se refleja cómo Medina Sidonia sacó cierta cantidad de dinero, provista para bastimentos de armada, para socorrer al presidio de Mamora –uno de los dos presidios africanos dependientes de la Capitanía General-, operación que sólo a posteriori aprobó Felipe IV. Pero además, de forma más ordinaria, el duque

23 ADMS, leg. 2.418, d. 301, 302, 307, 310 y 311, 13, 16 y 17 de mayo de 1639. Son originales y borradores, y dos notas adjuntas de Ruiz de Contreras para el duque.

24 Archivo del Museo Naval de Madrid (AMN), mss. 789, 307r-309r, 17 de noviembre y 3 de diciembre de 1639.

25 ADMS, leg. 2.410, d. 615, 616 y 627, 18, 25 y 26 de diciembre de 1639. Otra del mismo al mismo, 3099.

26 VELÁZQUEZ GAZTELU, J.P., *Catálogo de todas las personas ilustres y notables de esta ciudad de Sanlúcar de Barrameda*, Sanlúcar de Barrameda, 1996 [1760], 305.

disponía de la posibilidad de contratar a buen número de personas y hasta de negociar asientos para el servicio real<sup>27</sup>.

**La guarda del Estrecho.** En aquella situación de penuria creciente, ¿cuál era el estado de la defensa del Atlántico sur peninsular? El VII duque de Medina Sidonia, don Alonso, hizo escuchar su voz sobre el asunto en 1600, cuando se comenzó a hablar de la posibilidad de poner en marcha una Armada para la Guarda del Estrecho como parte de los intentos de estrangular el floreciente comercio y la piratería de ingleses y holandeses en el Mediterráneo<sup>28</sup>. Con motivo de algunos roces con el Adelantado de Castilla —el conde de Santa Gadea, que llegó a Cádiz para poner en activo aquel cuerpo de armada—, el duque escribió al Consejo de Estado cuestionando ciertos aspectos del proyecto. El Consejo estimó razonables buena parte de las advertencias de Medina Sidonia, entre otras la referida a la estacionalidad del paso de las flotas bálticas. Como resultado, el Consejo respondió en consulta a Felipe III que debían juntarse ambos señores en Cádiz para tratar del mejor modo de acomodar la escuadra, enviando sus conclusiones para ser consultadas<sup>29</sup>.

Medina Sidonia explicó de nuevo su parecer de forma separada, ampliando considerablemente el proyecto inicial, al sugerir que la escuadra actuase así mismo en la lucha contra el corso y la piratería berberisca e incluso facultándola para acudir a recibir las flotas de la Carrera de Indias, de modo que se excusasen los peligros que anualmente ofrecía la presencia de enemigos en el cabo de San Vicente. Además, Medina Sidonia calculó que la escuadra se podría financiar por sí misma si, a su vez, practicaba el corso contra los enemigos que comerciaban por aquellas aguas. En todo caso, estimaba suficiente que sirviese en el Estrecho entre las fechas extremas de abril y octubre. El Adelantado, por su parte, estaba mucho más interesado en poner en práctica de inmediato la escuadra, aprovechando los navíos que tenía a mano. Felipe III, tras consultar con el Consejo de Estado, mostró su interés por la idea del duque, aunque subrayó los problemas que veía para ejecutar el arbitrio de forma inmediata. Por el momento, se sugirió a don Alonso que aquel verano se usasen los buques que había traído consigo el Adelantado de Castilla para suplir los que se debían construir<sup>30</sup>.

A petición de Felipe III, Medina Sidonia fue ofreciendo más detalles sobre su proyecto. Don Alonso señaló, unas semanas después, que el objetivo primordial debía ser poner coto a la libertad con la que los mercantes extranjeros en general transitaban entre el Mediterráneo y el Atlántico<sup>31</sup>. Según insistía el duque, debía tratarse de una

27 Véase como ejemplo de todo ello la gestión de un socorro destinado a Cumaná. AGS, *Contaduría Mayor de Cuentas, Tercera época (CMC-III<sup>a</sup>) época*, leg. 2.267, exp. 6, 2 de octubre de 1627.

28 ANDREWS, K.R., “Sir Robert Cecil and Mediterranean Plunder”, *The English Historical Review*, 344 (1972), 513-532, 514.

29 AGS, *Estado*, leg. 2.636, d. 32 y 33, 2 y 20 de mayo de 1600.

30 ADMS, leg. 2.404, cartas de 29 de mayo y 23 de julio de 1600; AGS, *Estado*, 2.636, d. 34, 11 de julio de 1600.

31 El proyecto se inspiraba lejanamente en el *sund* danés. GARCÍA GARCÍA, B.J., *La Pax Hispánica. Política exterior del duque de Lerma*, Lovaina, 199, 93-100; y “La guarda del Estrecho durante el reinado



flota capaz de resistir, en caso de que los ingleses y holandeses optasen por un sistema convocado de defensa en sus viajes. Sobre la financiación, Medina Sidonia se decantó por el cobro de unos derechos de avería del 3% sobre las mercancías que trajesen del Levante los *extranjeros con licencias* —es decir, aquellos no encuadrados en la categoría de piratas o enemigos<sup>32</sup>. El duque consideraba suficiente una escuadra de hasta diez barcos, en los cuales sirviese infantería procedente de los diversos presidios y fuerzas de los reinos de Granada, de Sevilla y de la costa africana. El Adelantado, por su parte, opuso que la práctica del corso, dado lo “amedrentada” que estaba la gente en aquella costa por el recuerdo del ataque a Cádiz de 1596, no era oportuna. En noviembre de 1600, el Consejo se volvió a reunir para discutir las propuestas de ambos, dando en todo caso por perdida la presente temporada. Sugirió por ello proveer con tiempo al año siguiente las partidas y barcos necesarios. Desde otra perspectiva, el Consejo esperaba que la sola existencia del plan acelerase el acuerdo de paz con los ingleses, dado que el comercio de los de esta nación con el Mediterráneo era la única parte que aún no había sido dañada por la Monarquía<sup>33</sup>.

Dos años después, cuando se estaba barajando la posibilidad de que ciertos galeones, en principio destinados a Lisboa, fuesen reasignados a la Armada para la Guarda del Estrecho, se produjo un cierto revuelo en la Corte que incomodó sumamente a Medina Sidonia. Según supo don Alonso, se le había acusado en alguna Junta de anteponer su conveniencia personal al servicio del rey. Tan molesto se mostró el duque, que el propio Lerma remitió a Sanlúcar copias de algunos textos de circulación interna de la Junta de Armadas, documentos en los que el valido había tomado la palabra en defensa de Medina Sidonia, que a la sazón era su consuegro<sup>34</sup>. A fines de marzo, el secretario Esteban de Ibarra escribió al duque diciendo que “no respondo ahora a Vuestra Excelencia al particular de la murmuración [...]. Lo que importa es ser Vuestra Excelencia quien es y no hacer caso de ruines”<sup>35</sup>. Los ruines a los que se refería Ibarra eran don Cristóbal de Moura y su círculo en Lisboa. De hecho, por aquellas fechas y con aquel mismo motivo de la armada del Estrecho, Moura había comunicado a la Corte su abierta suspicacia respecto al proyecto inspirado por Medina Sidonia<sup>36</sup>. Pese a aquella oposición, Felipe III escribió al duque por medio de su Junta de Armadas que había resuelto formar una gran escuadra de alto bordo que vigilase las aguas atlánticas peninsulares, quedando asignado su distrito a la costa entre el cabo de San

de Felipe III” en *II Congreso Internacional El Estrecho de Gibraltar*, Madrid, 1995, vol. IV, 249-151.

32 ADMS, leg. 2.405, 2 de agosto de 1600.

33 AGS, *Estado*, leg. 2.636, d. 35, 16 de noviembre de 1600.

34 ADMS, leg. 2.405, varios textos de marzo de 1603.

35 ADMS, leg. 2.405, 25 de marzo de 1603.

36 Moura era por entonces virrey de Portugal. Sus palabras no dejaban lugar a dudas: “Confieso que como malicioso sospecho que estas trazas que nos envían de tomar urcas son del duque de Medina [Sidonia], porque él debe querer traer en el Estrecho debajo de su orden los Galeones que avían de venir aquí [Lisboa], y quieren que escandalicemos acá los alemanes para que vayan a Sanlúcar; al Viejo que está en el cielo [Felipe II] bien le cuadraba este discurso, mas ya queda dicho que es malicia de los que estamos acá”. Citado por GARCÍA GARCÍA, *La Pax...*, 311n.

Vicente y Gibraltar, armada que invernaría en Cádiz<sup>37</sup>. El proyecto, que parece siguió en discusión en el año siguiente, no llegó sin embargo a ponerse en ejecución. Las paces con Inglaterra de 1604 sin duda tuvieron parte en la ralentización, toda vez que el corso inglés desapareció en adelante<sup>38</sup>. De todos modos, en 1607 y en 1621 –como hemos visto– llegó a cobrar vida una Armada de la Guarda del Estrecho, aunque sus resultados nunca alcanzaron los altos objetivos para los que había sido diseñada<sup>39</sup>.

#### PUERTO DE INVERNADA Y DEFENSA COSTERA: EL DEBATE

Sobre este telón de fondo es sobre el que podemos hacernos una idea cabal de la toma de postura de los sucesivos duques de Medina Sidonia respecto al puerto adecuado para la invernada de la Armada del mar Océano. Desde la muerte de Felipe II, esta decisión dio lugar a encendidos debates en los Consejos de Estado y Guerra, sobre todo en aquellos momentos en los que esta fuerza naval actuaba unida y no fraccionada en escuadras adscritas a los tres distritos tradicionales: el Estrecho, Portugal y el Cantábrico, incluida Galicia. En tales ocasiones, debido al elevado número de hombres y buques que sumaba, la cuestión resultaba capital para las poblaciones de tierra<sup>40</sup>. En una reunión del Consejo de Estado y Guerra pleno, ocurrida en 1610, se hizo memoria de lo dispuesto en los cinco años anteriores respecto a la invernada. Pese a la variedad de decisiones de aquellos años, los argumentos empleados habían sido muy similares, girando siempre en torno a las necesidades de los buques y a la protección de las costas. Tres eran las ciudades que se disputaron en esos años un honor que implicaba prestigio, inversiones en abastecimientos en toda la región y seguridad para las aguas, a cambio de considerables molestias para las poblaciones. Se trató de Cádiz –ocasionalmente Gibraltar–, Lisboa y La Coruña –a veces El Ferrol. En todos los debates ocurridos se vieron implicadas, de una u otra forma, las autoridades locales y los generales de las armadas, que trataron de influir sobre los consejeros para atraer o alejar tal posibilidad.

Por aquel entonces, los principales argumentos favorables a Lisboa giraban en torno a su ubicación intermedia, que facilitaba la defensa de toda la fachada atlántica peninsular, y a su condición de puerto muy amplio, seguro y bien abastecido de suministros. Sin embargo, era tenida por plaza cara –por los hurtos de jarcias y aparejos que hacían de ordinario los maestros– e infestada de espías. Además, corría la sospecha de un malicioso desvío de recursos hacia las armadas de Indias lusas. Por su parte, los puertos gallegos, al estar cerca de los grandes centros náuticos cántabros, ofrecían facilidad de suministros navales y la posibilidad de encontrar marineros de reemplazo, pero al ser lugares pobres, no era fácil acomodar a las tripulaciones. Por su

37 ADMS, leg. 2.406, 4 de octubre de 1606.

38 En mayo de 1605, ante ciertas diligencias especiales hechas por Medina Sidonia para castigar a un inglés acusado de haber sido pirata, Felipe III comunicaba al duque que no había porqué hacer pesquisas especiales, porque el propio Jacobo I decía que holgaría más si aquellos individuos fuesen ahorcados. ADMS, leg. 2.406, 13 de mayo de 1605.

39 El primer combate de la escuadra formada en 1607 con una flota holandesa resultó más bien una experiencia desalentadora. Ver GARCÍA GARCÍA: “La Guarda...”, 251-258.

40 Ver también GARCÍA GARCÍA, *La pax...*, 167-171.

parte, Cádiz ofrecía un puerto amplio y mucho tráfico comercial, pero concentraba ya excesiva actividad náutica.

Sin duda, una de las opiniones de más peso que se escucharon en esta materia fue la que en 1609 había ofrecido Medina Sidonia, que se pronunció como máxima autoridad militar del distrito del Estrecho, Cádiz incluida. En un extenso memorial, el duque fue exponiendo su opinión sobre los pros y contras de cada una de las candidaturas. Sobre Galicia, opinó el duque que quedaba “a trasmano”, lo que en ese contexto significaba que la internada allí dejaba “desabrigados los puertos de mayor comercio que hay en España”, integrados en el eje Sevilla-Lisboa, sobre todo por lo vital que era contar con una fuerza para proteger la llegada de las flotas de Indias. Sin embargo, esta necesidad de proteger el comercio colonial hispano-portugués no fue esgrimida por el duque para favorecer a Cádiz, sino apostando por la opción de Lisboa. Hasta 1609, de hecho, la elección venía recayendo casi siempre en la capital lusa. Medina Sidonia desaconsejaba abiertamente la internada en Cádiz porque lo único que solucionaba era la defensa contra la piratería, causando en lo demás muchos inconvenientes. Éstos se centraban en que la presencia de aquella fuerza en la bahía gaditana “haría gran impedimento al despacho de las flotas de Indias y armada de la avería, porque no se hallarían marineros ni artilleros para ellas, que huirían de la costa” ante el temor de ser reclutados para la Armada del Mar Océano.

La mayor parte del Consejo fue partidaria en 1610 de optar por un puerto gallego, mientras que los argumentos de Medina Sidonia fueron apoyados sólo por un consejero, don Alonso de Sotomayor. A última hora se sumó el voto de don Luis Fajardo, a la sazón capitán general de la Armada, quien antes había apoyado la opción de Galicia. El oportuno cambio de opinión de Fajardo, que entonces se hallaba en Cádiz, se basó en que, al haberse firmado las paces con Inglaterra en 1604, Galicia ya no tenía la misma importancia estratégica. Además, discutiendo las cualidades de Lisboa, Fajardo hizo una interesante digresión sobre los problemas que oponían las autoridades de aquel reino a los alojamientos de las tropas de la Armada –argumento contrario esgrimido por los consejeros. Según Fajardo, no era verdad que la población lisboeta rechazase los alojamientos –ya que el gasto que hacían les beneficiaba-, sino que era un problema de jurisdicción, dado que las autoridades lusas entendían que se les disminuía la suya.

Pese a todo, la mayor parte del Consejo se mantuvo favorable a Galicia, al afirmar que era el lugar donde menos se dispersaban las dotaciones de la armada. Los consejeros recordaron además los argumentos de Fajardo de 1606 –favorables por entonces a Galicia- aduciendo que no había habido alteración que justificase el cambio. Sobre todo, el Consejo se detuvo en contestar los problemas sobre la jurisdicción del Capitán General en Lisboa, recordando que en Portugal el mando siempre tocaba al virrey y capitán general del reino. Con respecto a Cádiz, todos los que se pronunciaron, desestimaron de plano la posibilidad. A pesar de la casi unanimidad, Lerma se mostró favorable a Lisboa, haciéndose eco de los argumentos de su consuegro, Medina Sidonia, a favor de la ciudad lusa<sup>41</sup>.

41 AGS, *Guerra Antigua*, leg. 729, 23 de septiembre de 1610.

Una década más tarde, al comienzo del reinado de Felipe IV, se elaboró un nuevo informe sobre lo dispuesto respecto a los puertos de internada de la Armada del Mar Océano en los años anteriores –1618 a 1622. Pese a que ahora los votos predominantes del Consejo –encabezados por don Diego Brochero y don Baltasar de Zúñiga– fueron favorables a la internada en Lisboa, contando con la conformidad del rey, en cuatro de aquellos cinco años se habían encontrado obstáculos insalvables que obligaron a internar en Cádiz. Para aquel año, la posibilidad de pasar el invierno en Galicia se había desechado, debido en parte a que el mantenimiento de la paz con Inglaterra había desplazado el eje de las preocupaciones defensivas hacia el sur. La duda se planteaba por tanto entre Gibraltar –puerto estimado como poco capaz– Cádiz y Lisboa. Lisboa mantenía a su favor las facilidades para la conservación de la tropa y la mayor cercanía a los puertos cantábricos, donde los marinos de aquella procedencia pasaban el invierno. Los argumentos favorables a Cádiz eran los conocidos de asegurar la llegada de la plata, pero presentaban el tradicional inconveniente de la competencia que se establecía con las flotas de Indias. Lo más novedoso por entonces de las razones a favor de los puertos andaluces era que se había vuelto a imponer el deseo de controlar el Estrecho, esta vez con el grueso de la Armada<sup>42</sup>.

Sin embargo, el esfuerzo de la Monarquía Hispánica por controlar el océano, que tan próximo estaba a las preocupaciones de Medina Sidonia, fue perdiendo impulso en los años sucesivos, al tiempo que otros asuntos se imponían en las prioridades inmediatas de Felipe IV y Olivares. De hecho, se detecta por entonces una aguda tensión entre el objetivo de dominar el mar, al que nunca renunció Felipe IV, y una realidad que iba demostrando que faltaban recursos para atender a todos los frentes. A fines de la década de 1620, tuvo lugar el primer golpe de envergadura contra el poderío marítimo de la Monarquía, que fue el desastre militar y financiero de la captura de la plata por Piet Heyn en Matanzas, en 1628<sup>43</sup>. Las consecuencias de aquel golpe se dejaron sentir en todas las facetas del mando militar de Medina Sidonia.

De este modo, alterado por primera vez el funcionamiento de la Carrera de Indias, la seguridad de las aguas pasó a ser prioritaria en las preocupaciones de Medina Sidonia. Esta idea se ve reforzada por la opinión del duque respecto al puerto de internada de la Armada del Mar Océano. Cuando, en el otoño de 1638, descartada Lisboa por ciudad cara, se volvió a plantear con intensidad el debate sobre el puerto más conveniente para que internara esta fuerza –por entonces bajo el mando del duque de Maqueda, pero ya tutelada por don Antonio de Oquendo–, Medina Sidonia defendió por primera vez la conveniencia de la internada en Cádiz<sup>44</sup>. Entre octubre y noviembre se reunieron varias veces la Junta de Armadas y el Consejo de Estado y Guerra pleno para discutir informes y opiniones de las partes implicadas. De un lado,

42 Ya en 1619 se había destinado una parte de la Armada, al mando de don Juan Fajardo, para que internase en Gibraltar con aquel fin. AGS, *Guerra Antigua*, leg. 889, sumario sin fecha, de octubre de 1623.

43 ALCALÁ-ZAMORA, J., *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1639)*, Madrid, 2005, 249-253.

44 AGS, *Varios-Medina Sidonia*, leg. 78-2, d. 224, 22 de septiembre de 1638.

se situaron los argumentos defendidos por el veedor general, Sebastián de Oleaga, partidario inequívoco de la invernada en Galicia. Oleaga subrayó la mayor facilidad para hacer el viaje al norte –con la vista puesta en la gran ofensiva del año siguiente- y el menor precio de la puesta a punto de los navíos.

Sin embargo, tanto la Junta como los Consejos votaron por los argumentos del duque favorables a Cádiz debido, por un lado, al peligro a que se exponía la armada en caso de hacer el viaje a Galicia en diciembre y, por otro, a la necesidad de proteger la llegada de la plata. Aún hubo una última reunión el 6 de noviembre de 1638 sobre un anónimo informe que recomendaba abiertamente la invernada en La Coruña, pese a los riesgos. El desarrollo de la votación no pareció mover los ánimos –favorables a Cádiz-, hasta que el voto de don Alonso de Castillo arrastró tras de sí varias opiniones favorables a que se ordenase a la Armada poner rumbo directo a La Coruña sin pasar por Cádiz. Sin embargo, quien al cabo decantó la votación por Cádiz fue el marqués de Villafranca, aportando argumentos navales –la dificultad de que un mensajero topara en mar abierto con la armada para modificar su rumbo y dirigirla a Galicia- y de autoridad, en este caso, protegiendo la de Maqueda, frente a la que ya se iba ampliando mucho a favor de Oquendo, opinión con la que se conformó el rey<sup>45</sup>.

La explicación del cambio de opinión de Medina Sidonia con respecto al puerto de invernada no es otra que el hecho de que, por entonces, la Armada del Océano se dirigía ya a Cádiz custodiando una parte de las flotas de Indias. Optar por la remisión a Galicia hubiera implicado que todas las riquezas americanas no arribasen a Andalucía, perspectiva bien poco favorable para la economía de toda la comarca. En consecuencia, el invierno de 1638-1639 fue de actividad naval *frenética* en Andalucía<sup>46</sup>. A los preparativos de la gran armada destinada al Mar del Norte, se sumó la necesidad de remitir una flotilla de refuerzo para traer con seguridad la plata de particulares que se había quedado en La Habana, la cual se puso al mando del general Carlos de Ibarra. Felipe IV escribió a Medina Sidonia animándole a que duplicase los esfuerzos para tratar de componer aquella flotilla de ocho galeones. Para lograrlo, el rey dispuso que Bartolomé Morquecho, a la sazón Consejero de Indias y Presidente de la Casa de la Contratación, negociase un empréstito de 400.000 ducados en plata sacado de los interesados –es decir, los dueños de la plata-, préstamo que se reembolsaría con intereses. Esto incumbía, además de a comerciantes de Sevilla, a otros de Jerez, Sanlúcar, El Puerto de Santa María y Cádiz. Pedía al duque que hiciese lo posible para “disponer los ánimos de los vecinos y personas particulares de esa ciudad de Sanlúcar”<sup>47</sup>.

#### A MODO DE CONCLUSIÓN

La condición señorial de Sanlúcar de Barrameda era una excepción en la geografía de la Monarquía Hispánica, dado que casi todos los puertos de mediano o gran tamaño eran realengos. Aquella peculiaridad otorgó a sus señores un extraordinario poder,

45 AGS, *Guerra Antigua*, leg. 1.214, 15 y 26 de octubre, 5 y 6 de noviembre de 1638.

46 La expresión es de ALCALÁ-ZAMORA en *España, Flandes...*, 122.

47 ADMS, leg. 2.418, 28 y 30 de enero de 1639, d. 66, 67 y 76.

una de cuyas múltiples ramificaciones derivadas fue la capacidad de intervención que los Medina Sidonia tuvieron sobre ciertas decisiones estratégicas referentes a las armadas oceánicas. La perspectiva de la Casa ducal sobre la idoneidad de los puertos de internada de la Armada de Mar Océano tuvo, como nota distintiva en la primera mitad del siglo XVII, la completa identificación de sus intereses señoriales con el ejercicio de un cargo —el de la Capitanía General— cuya jurisdicción abarcaba su propio estado y que les erigía, en cierto modo, como protectores de toda la Baja Andalucía. En consecuencia, los duques hicieron suyas algunas de las reivindicaciones de las comunidades de comerciantes establecidos en sus puertos, ya que de su prosperidad dependían en buena medida los ingresos fiscales de su tesorería señorial. Así, por ejemplo, salvaguardar los usos y la estacionalidad de las flotas de Indias o su correcto mantenimiento fue una de las prioridades de los duques en esta materia, lo que les llevó a apostar por Lisboa como puerto de internada. Sin embargo, hacia el final del periodo estudiado, la propia necesidad de garantizar la llegada de la plata mudó el orden de las prioridades, siendo preferible en su opinión la internada en Cádiz con el objeto de aumentar la dotación militar en la región. Los Medina Sidonia se erigieron, además, en juez y parte en infinidad de pequeñas operaciones vinculadas con el sostenimiento de los buques y sus tripulantes, interviniendo en un lucrativo negocio en el que algunos de sus criados más cercanos se alzaron como proveedores preferentes de las armadas. Incluso, en ocasiones, la producción agrícola de las dehesas y cortijos ducales se empleó para este fin. Todo esto induce a pensar que la personalidad administrativa que los diversos distritos marítimos de la Península Ibérica adquirieron en esta época se vio en no pequeña medida influida por toda esta serie de conexiones personales, que eran el cauce adecuado para que ciertos sectores de opinión se hicieran escuchar en la Corte.

Para concluir, desde una perspectiva más general, es oportuno señalar, por un lado, que el supuesto abandono de las tareas militares por parte de la alta nobleza en la Edad Moderna no puede ya ser sostenido sin más. Lo que se fue produciendo, más bien, fue una transformación de los aspectos en los que los magnates y *grandes* intervinieron en el ejército, con una presencia muy destacada de los elementos logísticos y financieros. Por otro lado, la dimensión estratégica de algunos debates —entre ellos el que acabamos de abordar— nos induce a considerar que esa participación nobiliaria en las materias de estado y guerra no puede ser encasillada en parcelas académicas, sino que la dimensión del poder de los aristócratas castellanos sólo cobra sentido si contemplamos el cuadro diversificado y complejo de todas las manifestaciones de su poder.